

Guido Candiani

SANITÀ E CONTROLLO MERCANTILE ALLE BOCCHE DI CATTARO: IL LAZZARETTO DI CASTELNUOVO, 1700-1797*

DOI 10.19229/1828-230X/4822020

SOMMARIO: *La Repubblica di Venezia ebbe sempre un occhio di particolare riguardo verso la politica sanitaria. In Adriatico essa si affiancò e si incrociò con la politica di controllo marittimo e mercantile che la Serenissima pretendeva tradizionalmente di esercitare sul cosiddetto "Golfo di Venezia". Gli accertamenti e le verifiche inerenti alla sanità marittima avevano lo scopo non solo di salvaguardare la salute pubblica, ma anche di riconoscere, controllare e possibilmente incanalare i flussi del traffico commerciale. Un caso di particolare interesse a questo riguardo è rappresentato dalle Bocche di Cattaro, dove le esigenze del controllo sanitario e di quello del traffico si correlavano con particolare evidenza. Per realizzare una duplice sorveglianza sanitaria e commerciale, venne attivato agli inizi del XVIII secolo il nuovo lazaretto di Castelnuovo, località da poco riconquistata dalla Serenissima e posta in posizione particolarmente vantaggiosa per il controllo delle Bocche.*

PAROLE CHIAVE: *sanità, commercio veneto-ottomano, illeciti marittimi, mar Adriatico.*

SANITY AND TRADE CONTROL AT BAY OF KOTOR: THE CASTELNUOVO LAZZARETTO, 1700-1797

ABSTRACT: *The Republic of Venice always had a focus on health policy. In the Adriatic Sea it joined and crossed the policy of maritime and merchant control that traditionally the Serenissima claimed to exercise on the so-called "Gulf of Venice". Maritime health inspections and checks were intended not only for safeguarding public health, but also for recognizing, controlling and possibly channelling trade flows. An interesting case-study in this regard is the Bay of Kotor, where the needs of health and those of traffic control noticeably correlated. In order to carry out health and commercial surveillance, a new Lazaretto was activated in the early 18th century at Castelnuovo, recently reconquered by the Serenissima and very well placed for the controlling of the Mouths.*

KEYWORDS: *health policy, Venetian-Ottoman trade, maritime offences, Adriatic Sea.*

A partire dalla metà del XIV secolo, in seguito alla drammatica esperienza delle peste del 1348-49, la Repubblica di Venezia dedicò una particolare attenzione alla politica sanitaria¹. Nel mare Adriatico, essa andò a incrociarsi e ad affiancarsi alla tradizionale politica di

* Abbreviazioni: all.=allegato; all.ti=allegati; Asv=Archivio di Stato di Venezia; Bnm=Biblioteca Nazionale Marciana; Cdg=Capitano del Golfo; Csm=Cinque Savi alla Mercanzia; Cvd=Console Veneto a Durazzo; Cvs=Console Veneto a Scutari; Pca=Provveditore di Castelnuovo; Pgd=Provveditore Generale in Dalmazia; Plc=Priore Lazaretto di Castelnuovo; Poc=Provveditore Ordinario di Cattaro; Psa=Provveditori alla Sanità; Psc=Provveditore Straordinario di Cattaro; Ptm=Provveditori da Terra e da Mar; rel.=relazione; s.d.=senza data; Sr= Senato Deliberazioni Rettori; t.=tonnellate. Quando non altrimenti specificato, la corrispondenza si intende indirizzata alla magistratura di riferimento.

¹ Sulla politica sanitaria veneziana, cfr. AA.VV., *Venezia e la Peste, 1348-1797*, Marsilio, Venezia 1979; N.E. Vanzan Marchini (a cura di), *Le leggi di sanità della Repubblica di Venezia*, 4 Vol., Neri Pozza-Canova, Vicenza-Treviso, 1995-2003; *La Serenissima dalla paura all'organizzazione*, in Id., (a cura di), *Rotte mediterranee e baluardi di sanità*, Skira, Ginevra-Milano, 2004, pp. 15-80.

controllo marittimo e mercantile che la Serenissima pretendeva di esercitare sul cosiddetto "Golfo di Venezia". Verifiche e accertamenti vennero utilizzati non solo per salvaguardare la salute pubblica, ma anche per riconoscere, controllare e possibilmente incanalare i flussi del traffico commerciale². I lazzaretti istituiti da Venezia diventarono luoghi deputati a far sì che gli interessi contrastanti della sanità e del commercio «si fondessero nel comune interesse...dello stato», assumendo la duplice funzione di «scali commerciali in tempi di assenza di epidemie e luoghi di ricovero per i malati di peste e i casi sospetti durante la diffusione del morbo»³. Nella prospettiva di un uso a fini commerciali delle politiche legate alla «quotidiana emergenza» sanitaria⁴, il presente contributo si focalizzerà sulla prima di queste due funzioni, prendendo in considerazione il nuovo lazzaretto eretto nel 1700 a Castelnuovo, località posta in posizione privilegiata per il controllo delle Bocche di Cattaro.

Le Bocche rappresentavano un'area particolarmente sensibile sul piano politico. La regione era divisa tra tre stati, le due repubbliche di Venezia e di Ragusa e l'Impero Ottomano, riproponendo, su scala ridotta, una situazione analoga a quella del più noto e studiato triplice confine dalmata, che divideva Venezia dagli imperi asburgico e ottomano⁵. Se la gran parte delle coste appartenevano alla Repubblica di San Marco, il territorio della Serenissima si limitava a una ristretta fascia costiera, per di più interrotta verso l'uscita del Canale di Cattaro da due *enclaves* ragusee e ottomane. Dopo la seconda guerra di Morea (1714-18), la Serenissima cercò di migliorare le proprie posizioni conservando i territori conquistati nell'entroterra, ma il mancato appoggio degli alleati austriaci fece sì che alla pace di Passarowitz essa dovesse

² R. Paci, *La "scala" di Spalato e il commercio veneziano nei Balcani fra Cinque e Seicento*, Deputazione di Storia Patria per le Venezie, Venezia, 1971, pp. 76-84; Id., *La concorrenza Ragusa-Spalato tra la fine del Cinquecento e primo Seicento*, in A. Di Vittorio (a cura di), *Ragusa e il Mediterraneo. Ruolo e funzioni di una Repubblica marinara tra Medioevo ed Età moderna*, Cacucci, Bari, 1990, p. 194 (185-196).

³ R. Vitale D'Alberton, *Tra sanità e commercio: il difficile ruolo del lazzaretto veneziano alla scala di Spalato*, «Studi Veneziani», n.s. XXXIX (2000), p. 254 (253-288); K. Konstantinidou, *Santi rifugi di sanità: i lazzaretti delle quattro isole di Levante*, «Studi Veneziani», n.s. LIII (2007), p. 240 (239-259).

⁴ Su questi temi, cfr. P. Calcagno, D. Palermo (a cura di), *La quotidiana emergenza. I molteplici impieghi delle istituzioni sanitarie nel Mediterraneo moderno*, New Digital Press, Palermo, 2017.

⁵ Sulla determinazione dei complessi confini delle Bocche, cfr. W. Panciera, *La definizione dei confini tra l'Impero Ottomano e la Repubblica di Venezia (1718-1722)*, di prossima pubblicazione.

rassegnarsi agli sfavorevoli confini precedenti⁶. Le Bocche erano inoltre un'area di ampi privilegi ed esenzioni, sia per la situazione geopolitica, sia per la forma – una dedizione – con cui esse erano state acquisite dalla Serenissima nel 1420. Oltre a complicare l'esercizio della sovranità, ciò incentivava fortemente gli illeciti marittimi, un fenomeno che la storiografia ha recentemente riportato in primo piano e che troverà spazio nella parte finale del contributo⁷.

1. Le «picciole Indie» veneziane

L'importanza delle Bocche di Cattaro per Venezia era legata soprattutto al loro valore marittimo e navale. La marineria bocchese era con ogni probabilità la più importante dopo quella della Dominante, perlomeno per quanto riguardava la navigazione in Adriatico⁸, e aveva un ruolo di particolare rilievo nella flotta militare della Repubblica. La mancanza di studi aggiornati rende tuttavia difficile definirne con precisione la fisionomia⁹. Sul piano numerico, un documento del 1729 attesta una consistenza di 116 bastimenti tra navi, tartane, trabaccoli e unità minori, saliti successivamente (1776) a 130¹⁰: numeri non molto lontani da quelli della flotta mercantile ragusea, stimata a metà Settecento in 143 unità e 2.200 marinai¹¹. Sul piano dei rapporti commerciali, una relazione del 1732 del Provveditore Straordinario di Cattaro Angelo Magno offre un quadro abbastanza dettagliato del traffico

⁶ I. Pederin, *La guerra fra Venezia e l'impero ottomano (1715-1718) e l'albeggiare delle coscienze nazionali croata, serba e montenegrina*, «Ateneo veneto», n.s., 32 (1994), p. 223 (201-228); W. Panciera, *La definizione dei confini* cit.

⁷ Sugli illeciti marittimi, cfr. P. Calcagno (a cura di), *Per vie illegali. Fonti per lo studio dei fenomeni illeciti nel Mediterraneo dell'età moderna (secoli XVI-XVIII)*, Rubbettino, Soveria Mannelli (CZ), 2017, in particolare l'introduzione e la relativa bibliografia.

⁸ I bocchesi costituivano una delle cinque classi in cui il *Collegio deputato alla formazione del Codice di Marina* suddivise nel 1778 la navigazione veneta di *breve corso* (cioè limitata all'Adriatico) e a loro era dedicata la parte più cospicua dei regolamenti. Asv, Sr, 356, 20.9.1778, cit. in G. Zordan, *Il codice per la veneta marina mercantile*, I, *Quarant'anni di elaborazione al tramonto della Repubblica*, Cedam, Padova, 1981, pp. 331-333.

⁹ L'unico lavoro specifico sul mondo marittimo delle Bocche di Cattaro risulta essere G. Gelcich, *Storia documentata della Marinerezza bocchese*, Ragusa, 1889. Più in generale, manca ancora una piena analisi dell'Albania veneta. E. Ivetic, *Venezia e l'Adriatico orientale: connotazioni di un rapporto (secoli XIV-XVIII)*, in G. Ortalli, O.J. Schmitt (a cura di), *Balcini occidentali, Adriatico e Venezia fra XIII e XVIII secolo*, OAW, Venezia-Wien, 2009, p. 259 (239-260).

¹⁰ La portata di alcuni bastimenti arrivava a 7.000 stara o a 1.200 colli (grosso modo 600 t.). Asv, Csm, s. I, 557, Pca Antonio Bembo, 28.4.1729, all. s.d.; 559, Cdg Angelo Memo, 8.12.1776, all. s.d.

¹¹ Cfr. i saggi di Josip Luetić cit. in A. Di Vittorio, *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima ragusea*, in Id., S. Anselmi, P. Pierucci, *Ragusa (Dubrovnik) una repubblica adriatica: saggi di Storia economica e finanziaria*, Cisalpino, Bologna, 1994, pp. 116, 126 (101-138).

delle Bocche. Esso si canalizzava verso quattro assi principali, tre dei quali in Adriatico (Albania ottomana, Puglia e Marche) e uno nello Ionio (Isole Ionie e Morea, accumulate nell'analisi).

Il traffico principale, al quale partecipavano tutti i bocchesi, era con l'Albania ottomana, considerate le «picciole Indie» veneziane grazie al notevole afflusso di merci provenienti dall'entroterra balcanico¹². Negli scali albanesi si caricavano frumento, *formentone* (il *sorgo turco* o mais), sementi di lino, olio, cera grezza, lana (di gran lunga la più importata a Venezia, per quanto fosse la meno pregiata)¹³, tabacco e pesce salato (*scoranze*, le sarde d'acqua dolce del fiume Boiana, emissario del lago di Scutari, oltre a cefali e bottarga)¹⁴. I mercati di sbocco erano soprattutto i domini veneti, mentre il commercio verso Trieste risultava ancora assai limitato. Il traffico si svolgeva in gran parte con «piccole partite e per il più accompagnate da proprietari»¹⁵.

I bocchesi nel loro insieme partecipavano anche al commercio con le Marche, per quanto esso si limitasse al solo viaggio annuale per la fiera di Senigallia¹⁶, dove venivano indirizzati legno scotano¹⁷, pellami, cordovani, pece, formaggi e salumi; il ricavato, quasi esclusivamente in contante, era reimpiegato nell'acquisto di vasellame in maiolica, cipolle, lardo e formaggi, venduti con facilità sia nelle Bocche stesse che nella vicina Budua. Il commercio diretto con la Puglia era invece esercitato per la massima parte da mercanti di Cattaro e vedeva l'esportazione di pelli – tra le quali una fetta consistente era data dai *cordovani* (pelli lavorate di capra e/o pecora) – e pesce salato, con l'importazione (quando tornava conveniente un viaggio diretto andata-ritorno e non

¹² Asv, Csm, s. I, 557, 7.3.1732; G.A.M. Morana, *Saggio degli commerciali rapporti dei veneziani colle ottomane scale di Durazzo ed Albania e con quelle d'Aleppo, Siria e Palestina*, Venezia, 1816, p. 54.

¹³ Quanto meno in alcuni periodi, l'Albania ottomana arrivò a coprire circa il 50% delle importazioni di lana greggia a Venezia. Il valore della lana albanese risultava comunque il più basso - 0,74 lire per libbra a metà del secolo, rispetto alle 3,24 lire della lana spagnola, la più pregiata. W. Panciera, *L'arte matrice: i lanifici della Repubblica di Venezia nei secoli XVII e XVIII*, Canova, Treviso, 1996, pp. 162-164, 264, 266, 268.

¹⁴ Secondo una relazione del primo Seicento, «il fiume Boiana [è] fertilissimo et abbondantissimo d'ogni sorte de pescaggioni, ad ogni stagione produce il suo pesce». Le sarde in questione erano gavoni e «Chepie pretiose e delicate di quattro, cinque libbre l'una». Bnm, cod. It. VI, 176 (=5879), Mariano Bolizza, *Relazione del Sangiaccato di Scutari [1614]*, in R. Vitale D'Alberon, *La relazione sul sangiaccato di Scutari: un devoto tributo letterario alla Serenissima da parte di un fedele suddito cattarino*, «Studi Veneziani», n.s. XLVI (2003), p. 325 (313-340).

¹⁵ Asv, Csm, s. II, 61, Dulcigno, parte I, Csm 20.3.1719.

¹⁶ La fiera di Senigallia si svolgeva tra luglio e agosto. M. Mazzanti Bonvini, *Il consolato di fiera a Senigallia, 1716-1861*, «Quaderni storici delle Marche», Vol. 3, n. 9 (3-1968), p. 488 (486-522).

¹⁷ Lo scotano, l'«albero della nebbia», è un arbusto da cui si ricavava un colorante purpureo.

qualche forma di commercio triangolare o poligonale) di olio, legumi e vino. Il traffico con le Isole Ionie e la Morea, caratterizzato da una navigazione più lunga e rischiosa, era appannaggio di alcuni mercanti di Perasto e Parzagno, che possedevano bastimenti più grandi e robusti, e consisteva soprattutto nell'imbarco di formaggi destinati a Venezia.

Una quarantina di anni dopo, il console a Durazzo Ludovico Andrea Fontana approfondiva gli aspetti legati al commercio con l'Albania ottomana¹⁸. Il primo scalo oltre il confine veneto-turco era Antivari, da cui i sudditi veneziani caricavano «poche merci...d'ogni sorte» e olio, trasportato anche da un paio di piëlegghi locali; veneti e ottomani indirizzavano le merci in «stati esteri», nonostante i primi fingessero di portarle a Venezia tramite noleggi fittizi da parte di qualche compiacente mercante ottomano. Seguiva la Boiana, sulla quale confluiva tutto il commercio di Scutari¹⁹, con lana, cera, «pelli di manzo dette buffaline», cuoi – tra i quali *marocchini* gialli o rossi e *bulgari* – seta grezza, pellame per fodere di ogni tipo, *grana* e *salonicchi*, tutte mercanzie acquistate per la maggior parte in permuta in Bosnia, Serbia, Moldavia e Vallacchia²⁰; novità erano il riso, che il locale pascià aveva seminato da circa cinque anni e che veniva esportato in quantità sia in Dalmazia che nella Terraferma veneta, e il cotone (*bombace* o *bombaso*), coltivato dal 1767²¹. In entrata, la Boiana attraeva olio, panni, seta lavorata, *damaschetti*, drappi leggeri d'oro e d'argento, zucchero e triache²².

Più a Sud, Alessio e la relativa «fiumara» (Drin di Alessio) fornivano diversi carichi di granaglie, legumi di ogni tipo, legno scotano, catrame

¹⁸ Asv, Csm, s. I, 665, 11.2.1770. Per un elenco degli approdi relativi al Sangiaccato di Scutari, cfr. A. Saraçi, *Il commercio adriatico di Scutari con la Repubblica di Venezia nei secoli XVII-XVIII*, Università Cà Foscari Venezia, Dottorato di ricerca in Storia Sociale Europea dal Medioevo fino all'Età Contemporanea, Ciclo XXVIII, Anno Accademico 2015-16, p. 7.

¹⁹ Il porto sulla Boiana era quello di San Sergio (Shirgji), una decina di chilometri a valle di Scutari. Su questo scalo, che poteva accogliere bastimenti fino a 200 t. di portata, cfr. A. Saraçi, *Il commercio adriatico di Scutari* cit., pp. 5, 7, 23, 108-109. Nel 1753, per favorire un maggior afflusso di mercanzia, l'approdo fu spostato a Besoch, verso la foce del fiume. *Ib.*, p. 165.

²⁰ I marocchini erano cuoi sottili di caprone e capra; i bulgari una pregiata qualità di cuoio rosso; la grana un colorante color rosso carminio ricavato da una specie di cocciniglia; i salonicchi pesanti tessuti di lana di colore bianchiccio.

²¹ L'espansione della produzione di cotone nell'Albania ottomana era dovuta ai Buşath (Bushati), un'importante famiglia di notabili locali (*ayan*). Cfr. B. McGowan, *The Age of the Ayans [Ayan], 1699-1812*, in H. Inalcik, D. Quataert (eds.), *An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914*, Cambridge University Press, Cambridge-New York-Melbourne, 1994, pp. 662-663, 667, 736 (637-758); A. Saraçi, *Il commercio adriatico di Scutari* cit., pp. 181-193.

²² I damaschetti erano pregiati tessuti di seta provenienti soprattutto da Bergamo e molto richiesti nel Levante ottomano (W. Panciera, *La Repubblica di Venezia nel Settecento*, Viella, Roma, 2014, p. 98), le triache delle composizioni medicinale di moltissimi elementi.

«sottile», riso, carne di maiale e un po' di tabacco. Dal fiume «Iomo» (Ishëm) arrivavano legumi, grano, riso e tabacco, oltre ad «abbondantissimo» legname per le costruzioni navali (rovere e olmo), che veniva caricato da bastimenti veneti, ragusei e anche francesi per gli «arsenali» di Marsiglia. Durazzo rimaneva la scala principale del litorale albanese, con «moltiplicità» di generi, tra cui frumento, *formentone* (mais), riso, lana, cera, grana, seta grezza dalla Morea, cuoi e pellame per fodere, salonicchi, *schivine*, cotone, olio e molto tabacco²³; le merci venivano trasportate da mercantili veneti diretti «in apparenza per Venezia, ma poi per dove loro torna più conto nelle piazze estere del Golfo». Dirimpetto a Durazzo vi era Cavaglia, recentemente elevata anch'essa a scala e la cui gestione era appaltata di anno in anno dalla sorella del sultano Mustafa III, che ne era la proprietaria, e alla quale concorrevano in abbondanza granaglie di ogni tipo; qui si potevano osservare contemporaneamente più di quaranta bastimenti «grossi navigati da dolcignotti», frammischiati a sei-sette trabaccoli e pièleggi bocchesi. Tra Cavaglia e Valona sfociavano altre due «fiumare», «Bastova» (Bashtovë) e «Ragusin» (forse l'odierno Lim), dove si imbarcavano granaglie di ogni tipo. Chiudeva l'elenco Valona, nella quale si caricavano, oltre alla rinomata pece, molto olio, insieme a un po' di frumento, di lane grosse e di cordovani.

La frammentarietà della documentazione rende pressoché impossibile stabilire la frequenza del traffico bocchese con l'Albania ottomana: una singola nota, basata sulle *fedi* (patenti) di sanità, indica in 21 i bastimenti della sola Perasto salpati per gli scali albanesi nei dieci mesi tra il 1° gennaio e il 31 ottobre del 1741, alla media di qualcosa di più di un paio al mese²⁴. Al di là della sua maggiore o minore frequenza, il traffico era regolato da norme precise quali il «rodolo [rotazione] della volta» di Durazzo. Introdotta nel 1700 per evitare abusi e incidenti, la volta stabiliva che i bastimenti veneti approdati per primi avessero la precedenza nel carico una volta disponibile la mercanzia²⁵. Come tutti i tentativi di regolamentazione del traffico (basti pensare alle resistenze al sistema dei convogli), la volta sollevava malumori e proteste. Venne quindi riformata alla fine degli anni Venti, escludendo dall'obbligo della rotazione per buona parte dell'anno alcuni «effetti minuti», quali cera, cordovani, tabacco e grana; le lamentale tuttavia proseguirono, ma ciò nonostante essa fu riconfermata

²³ La schiavina era un mantello di stoffa di lana grossolana. Particolarmente rinomato era il tabacco della zona di Alessio. R. Vitale D'Alberon, *La scala di Durazzo negli anni del console Rosa (1705-1733)*, «Studi Veneziani», n.s., XXXIV (1997), p. 243 (225-245).

²⁴ Asv, Csm, s. I, 560, Psc Marco Querini, 4.11.1741, all. s.d.

²⁵ Analoghe precedenze si registravano tra i mercantili impegnati nella tratta degli schiavi e tra le unità da pesca che operavano sui banchi di Terranova. Ringrazio Silvia Marzagalli per avermi segnalato questo aspetto.

nel 1750²⁶. La volta trovava un corrispettivo in campo ottomano nella *ronda*, praticata a Cavaglia e negli approdi più meridionali e alla quale si dovevano adeguare anche i bocchesi (come peraltro i sudditi ottomani si adeguavano alla volta, nonostante la contrarietà delle proprie autorità); oltre al diritto di precedenza, la ronda fissava anche il costo del noleggjo, attribuendo un valore prefissato a ciascun membro dell'equipaggio. Nel 1756, le locali autorità ottomane, interessate a un controllo più discrezionale del traffico, cercarono di abrogare sia la ronda che la volta, ma i veneziani, sempre legati a misure che stabilizzassero le pratiche mercantili, riuscirono a bloccare l'iniziativa. Un'abrogazione della ronda – almeno a Cavaglia e Durazzo, dove era stata applicata a sua volta – deve essere avvenuta in un periodo successivo, perché nel 1770 essa non risultava più praticata, anche se continuava a effettuarsi in altri approdi; venne comunque reintrodotta in seguito (forse nel 1778) e nel 1789 era di nuovo sicuramente in vigore sia a Cavaglia che a Durazzo²⁷.

Se l'insieme dei traffici realizzati dai bocchesi era visto con favore dalle autorità veneziane, molto meno entusiasmo suscitava il fatto che essi fossero protagonisti – con «gaudio particolare», come già aveva sottolineato il Provveditore Magno – anche del commercio tra Ragusa e Ancona, uno dei nervi scoperti della politica mercantile veneziana²⁸. Grazie alla loro disinvolta intraprendenza, le merci degli stati pontifici venivano «diffuse» nell'Impero Ottomano e quelle ottomane approdavano ad Ancona. Che Venezia tollerasse nei fatti lo scarso patriottismo mercantile bocchese è un indice non solo delle difficoltà nel controllo del commercio adriatico, ma anche del desiderio di non entrare in conflitto con le gelose prerogative che da sempre caratterizzavano le comunità delle Bocche. «Ristretti...in paese sterile, sassoso e sommamente infelice», i bocchesi ritenevano di aver «sempre» avuto il diritto di navigare in qualunque luogo, come confermavano molti decreti emanati «in diversi tempi»²⁹.

²⁶ Asv, Senato Mar, 755, 19.8.1700 e all. Csm 11.8.1700; Csm, s. I, 557, Psc Daniele Renier, 28.5.1723; 662, Cvd Pietro Rosa ai Deputati al Commercio 22.8.1726 e 5.7.1727; n. 19, 24.4.1729; 664, Cvd Francesco Cumano n. 178, 2.8.1750; n. 209, s.d. [1751]; R. Vitale D'Alberton, *La scala di Durazzo* cit., pp. 231-233.

²⁷ Asv, Csm, s. I, 572, PgdM Francesco Grimani, 6.1.1756; 665, rel. Cvd Ludovico Andrea Fontana, 11.2.1770; Proconsole a Durazzo Alessandro Alberghetti, 26.4.1781; 559, Psc Agostino Soranzo, 11.8.1778; 558, 1.8.1789, Cdg Lio Bembo, all. ...8.1789, Bembo alla Comunità di Perasto; A. Saraçi, *Il commercio adriatico di Scutari* cit., p. 132.

²⁸ Uno degli scopi della creazione della scala di Spalato era stato proprio quello di fare concorrenza alla rotta Ragusa-Ancona. Venezia intraprese una serie di guerre commerciali contro Ragusa (e Ancona), senza però eliminarne la concorrenza. Cfr. R. Paci, *La "scala" di Spalato* cit., pp. 71, 76-84; G. Poumarède, *Pour en finir avec la Croisade. Mythes et réalités de la lutte contre les Turcs au XVI^e et XVII^e siècles*, PUF, Paris, 2004, pp. 350-368.

²⁹ Asv, Csm, s. I, Busta 560, Psc Vincenzo Loredan, 18.10.1725.

Esempio della prudente attenzione veneziana verso l'area era stato il decreto emanato nel 1710 a favore della navigazione veneta, il quale aveva esentato i bocchesi da tre dazi (e i perastini da un quarto) rispetto ai due soli esoneri concessi agli altri sudditi³⁰. Le esenzioni si erano allargate con la seconda guerra di Morea, tanto da essere «così ampie e così assolute, che non eccettuavano alcuna sorte di dacio». Il comportamento della comunità di Risano, «di genio pravo e indocile», alla quale era stato sospeso il dazio del pane per il solo corso della guerra e che aveva resistito alla sua reintroduzione arrivando «a lacerare sino i proclami...minacciando nella vita chiunque si fosse affacciato ad intraprenderne la condotta», evidenzia il clima con cui le autorità veneziane dovevano confrontarsi³¹.

2. Un rapido, ma transitorio successo

L'intraprendenza commerciale della comunità marittima delle Bocche di Cattaro, sommata alle opportunità offerte dal traffico con l'Albania ottomana, spinsero le autorità veneziane ad attivare un nuovo lazzeretto a Castelnuovo, acquisita in seguito alla vittoriosa conclusione della prima guerra di Morea (1684-99)³². Già nel XVI secolo Castelnuovo, allora ottomana, rappresentava uno sbocco per le carovane provenienti dall'entroterra balcanico³³. Le sue potenzialità si accrebbero notevolmente con la prima guerra di Morea, che diede un duro colpo al commercio di Spalato. Il conflitto spostò i traffici dalla Bosnia, colpita dalle ostilità, e dall'Ungheria, passata sotto il dominio asburgico, all'Erzegovina e all'Albania ottomana, la quale divenne il punto d'arrivo anche dei prodotti provenienti dalle più lontane Moldavia e Valacchia³⁴. Castelnuovo si trovò inoltre favorita dai cambiamenti della navigazione in Adriatico, dove si stava registrando una nuova centralità del cabotaggio e delle imbarcazioni minori, con un forte

³⁰ Asv, Sr, 157, 26.4.1710, all. Csm e Deputati al commercio 23.4.1710; Csm, s. II, 61, *Dulcigno*, parte I, Csm 30.3.1719; A. Saraçi, *Il commercio adriatico di Scutari* cit., pp. 78, 169, 175.

³¹ Asv, Ptm, 677, Psc Marino Molin [n. 15], 12.10.1718.

³² Castelnuovo – l'odierna montenegrina Herceg Novi – era stata conquistata dai veneziani nel 1687.

³³ D. Dell'Osa, *Salute pubblica e traffici nella Repubblica di Ragusa in Età moderna*, in Calcagno-Palermo, *La quotidiana emergenza* cit., p. 32 (19-42).

³⁴ R. Paci, *La "scala" di Spalato* cit., pp.118, 124; C. Luca, *L'importazione di merci levantine nella Venezia del Seicento e del primo Settecento: la cera e i pellami*, in Id., G. Masi, A. Piccardi (a cura di), *L'Italia e L'Europa centro-orientale attraverso i secoli. Miscellanea di studi di storia politico-diplomatica e dei rapporti culturali*, Istros, Braila-Venezia, 2004, p. 325 (321-361).

incremento del trasporto di merci povere e pesanti tra una moltitudine di scali medi e piccoli³⁵.

Per approfittare della nuova congiuntura, il governo veneziano decise, nell'estate del 1700, di erigere nel suo nuovo acquisto un lazzeretto³⁶. Come già quello di Spalato, il lazzeretto di Castelnuovo venne ideato quale punto di transito per offrire ai mercanti turchi un comodo approdo dove essi e le loro mercanzie potessero effettuare le contumacie e ottenere le relative fedi di sanità³⁷. Accanto alle motivazioni commerciali vi erano quelle più strettamente sanitarie, data l'endemicità minaccia rappresentata dalla peste nell'Impero ottomano. Le regioni della Bosnia-Erzegovina e dell'Albania ottomana erano tra le più critiche sotto il profilo sanitario, rendendo le Bocche particolarmente esposte al pericolo di epidemie³⁸.

Inizialmente Castelnuovo avrebbe dovuto essere riservata al solo traffico terrestre, ma ben presto fu quello marittimo a incontrare il successo maggiore. Come riporta una successiva relazione, si registrò una «prodigiosa concorrenza degl'effetti mercantili non tanto per via di terra, quanto per via di mare...[con]...estremo utile alla nostra navigazione, al nostro commercio et alla rendita dell'erario»³⁹. Le fonti coeve confermano sia la rapidità della riuscita, sia la dislocazione marittima. Se nel 1701 veniva già segnalato l'incremento del traffico via terra, nel 1703 il successo era dichiarato anche per la parte via mare, dopo che una terminazione del Magistrato alla Sanità dell'anno precedente aveva concesso lo *spurgo* (espurgo, la disinfezione che precedeva la quarantena) alle merci provenienti dalla Boiana e dai luoghi ad essa vicini⁴⁰.

³⁵ D. Andreozzi, «Qual generatione di fiera si pensi introdurre». *Spazi dei commerci e pratiche dei mercanti a Trieste e nel Litorale austriaco nei primi decenni del Settecento*, in Id., L. Panariti, C. Zaccaria, *Acque, terre e spazi dei mercanti. Istituzioni, gerarchie e pratiche dello scambio dall'età antica alla modernità*, Editreg, Trieste, 2009, pp. 127-128 (113-139).

³⁶ Asv, Csm, s. II, 162, rel. Pgdm 4.4.1699; 163, Csm 5.8 e 12.10.1701 (entrambi cit. in R. Paci, *La "scala" di Spalato* cit., pp. 121, 123).

³⁷ A. Saraçi, *Il commercio adriatico di Scutari* cit., p. 100. Le fedi di sanità veneziane, propriamente dette *fedi di carico*, attestavano non solo le condizioni di salute del porto d'imbarco e la destinazione del bastimento, ma anche la qualità e quantità delle merci trasportate. T. Pizzetti, *Con la bandiera del protettor San Marco. La marineria della Serenissima nel Settecento e il contributo di Lussino*, II, Campanotto, Pasian di Prato (UD), 1999, pp. 275-276, 445.

³⁸ Tutta l'area tra Erzegovina, Montenegro, Albania, Epiro e Macedonia era regolarmente colpita da pestilenze e un focolaio permanente di peste risulta essere stato presente nell'Albania settentrionale. D. Panzac, *La peste dans l'Empire Ottoman 1700-1850*, Peeters, Leuven, 1985, pp. 65-66, 113, 133.

³⁹ Asv, Sr, 221, 15.3.1731, all. Csm e Deputati al Commercio 5.3.1731.

⁴⁰ Asv, Ptm, 673, Psc Bartolomeo Moro n. 36, 9.3.1701; Psa, 383, Plc Angelo Stefano Marconi, 20.11.1781, all. terminazione Psa del 30.5.1702; 382, Plc Bonadio Savioni, 21.9.1702. Sugli espurghi, cfr. *Le pratiche dell'espurgo*, in N.E. Vanzan Marchini, *Rotte mediterranee e baluardi di sanità* cit., pp. 112-113.

Il Provveditore Straordinario di Cattaro Federico Badoer registrava un afflusso di merci via mare tale che i 1.640 colli di lana, cordovani e salonicchi presenti in quel momento occupavano tutti i luoghi destinati all'espurgo; a Scutari si stavano preparando altri 1.000 colli, ma la mancanza di spazio aveva costretto Badoer a far differire gli invii. Il successo della nuova scala spinse il Provveditore a suggerire la costituzione di una compagnia per aiutare i mercanti ottomani a effettuare con maggior sicurezza le spedizioni e favorirne il trasporto a Venezia. L'anno dopo Badoer confermava il rilevante afflusso di merci, tale da occupare integralmente il lazzeretto, il quale avrebbe dovuto essere ampliato per non spingere i mercanti ottomani a rivolgersi, come in passato, a Ragusa⁴¹. Una statistica successiva indica che nei quattro anni tra il primo novembre 1705 e il primo dicembre 1709 arrivarono a Castelnuovo 17.521 colli, una media di circa 4.400 colli l'anno, mentre il porto era toccato da oltre venti navi l'anno⁴².

Il successo di Castelnuovo incontrò subito la forte ostilità di Ragusa, che vide nella nuova scala una concorrente particolarmente pericolosa. Un formale divieto della Porta ai propri sudditi di negoziare con Castelnuovo, ottenuto nel 1704, non ebbe effetti immediati, ma col tempo gli sforzi di Ragusa, sommati all'inadeguatezza delle strutture (pensate per le sole merci via terra) e alla rigida politica sanitaria veneziana, determinarono una prima crisi. Nel 1709 il Provveditore Straordinario di Cattaro – pur segnalando la continua presenza di bastimenti – osservava che molti mercanti ottomani stavano tornando ad indirizzarsi verso Ragusa perché patroni e capitani veneti rifiutavano determinati carichi o pretendevano un raddoppio del nolo, asserendo di essere costretti a una seconda contumacia a Venezia (ricordiamo che la contumacia a Castelnuovo era formalmente riservata alle sole merci provenienti via terra o dalla Boiana). La Repubblica di San Biagio era inoltre favorita dalle norme sanitarie veneziane, che impedivano di scaricare merce in eccesso senza farla entrare subito nel lazzeretto, come accadeva invece a Ragusa⁴³.

Un altro elemento negativo era dato dall'intraprendenza dei dulcignotti, sudditi ottomani tradizionalmente dediti alla corsa, ma che si stavano impegnando sempre più nel commercio. Venezia avrebbe voluto assicurare ai propri sudditi il monopolio di tutto il traffico, sia quello in arrivo dall'Albania ottomana che quello in partenza verso Venezia, ma la creazione del nuovo lazzeretto coincise con una spetta-

⁴¹ Asv, Ptm, 674, Psc Federico Badoer n. 27, 1.8.1703, cc. 258r-v.; n. 29, 24.8.1703, c. 286r.; n. 45, 6.8.1704, c. 416v.

⁴² Asv, Csm, s. II, Busta 17, n. 222, Csm 8.8.1731, all. s.d.; A. Saraçi, *Il commercio adriatico di Scutari* cit., p. 101.

⁴³ Asv, Csm, s. I, 557, Psc Giacomo Zorzi 15.12.1709; A. Saraçi, *Il commercio adriatico di Scutari* cit., pp. 101, 104 e note.

colare espansione dello *shipping* di Dulcigno. Come sottolineavano nel 1709 i Cinque Savi alla Mercanzia, i dulcignotti, che in passato si dedicavano «all'applicazione dell'aratro e pochi alla pirateria», «tutti ad un tratto si invaghirono del mare, del negotio e del profitto»; se al tempo della prima guerra di Morea, Dulcigno era «capace» di 600 «persone», adesso aveva 3 mila «persone d'armi» (e fino a 5 mila, secondo il console veneto a Durazzo); dalle originarie sedici «fuste e barche» si era passati ai 150 bastimenti del 1703 e ai 300 del 1709, un centinaio dei quali relativamente grandi, con portate tra le 1.000 e le 2.000 staia (65-130 t.). Cogliendo l'opportunità delle contumacie a Castelnuovo e approfittando anche dei profitti offerti dal trasporto di granaglie in conseguenza della carestia seguita al terribile inverno del 1708-09, i dulcignotti avevano preso a trafficare con tutti i porti dell'Adriatico, facendo concorrenza ai bocchesi perfino sulle rotte per Venezia, a dispetto delle esenzioni doganali a favore di questi ultimi⁴⁴.

Nel tentativo di frenarne l'espansione, il Senato (il principale organo politico della Serenissima) preferì sacrificare per il momento la crescita della nuova scala. Nel 1710 vietò lo sbarco a Castelnuovo (nonché a Spalato) delle merci provenienti via mare, riportando il lazzeretto nella sua primaria funzione di sbocco delle sole merci carovaniere. Si riteneva che i dulcignotti, costretti a fare rotta direttamente per Venezia, avrebbero visto compromesso il loro traffico sia per l'eccessiva lunghezza del viaggio, sia per le «vigorose spese e rigorose cautele delle contumacie» praticate in Laguna⁴⁵. I dulcignotti risposero però alla sfida trasformandosi da semplici vettori in veri e propri mercanti, con il trasporto di mercanzie di proprietà rivendute con profitto⁴⁶. Se la seconda guerra di Morea (1714-18) e la formale chiusura del porto di Venezia, nel 1721 – ordinata dalla Porta per evitare incidenti e rinnovata nel 1733 su richiesta veneziana⁴⁷ – ridimensionarono la loro presenza negli scali veneti, li spinsero tuttavia non solo a intensificare la concorrenza ai bocchesi sulle rotte per Ancona e Trieste, ma anche a concentrare il proprio impegno, come vedremo, su quella tra l'Albania ottomana e Castelnuovo.

⁴⁴ Asv, Csm, s. II, 61, Dulcignotti e scala di Durazzo, Csm 20.7.1709.

⁴⁵ I Cinque Savi alla Mercanzia suggerivano che il Magistrato alla Sanità alimentasse «di tempo in tempo li più forti sospetti» in materia di salute per colpire il traffico dulcignotto. Asv, Sr, 157, 26.4.1710 e all. Csm e Deputati al commercio 23.4.1710.

⁴⁶ Asv, Csm, s. II, 48, Cottimo di Durazzo, Capi di Piazza 29.6?1714.

⁴⁷ A. Saraçi, *Il commercio adriatico di Scutari* cit., pp. 61, 134.

3. Lenta ripartenza

Le difficoltà di Castelnuovo proseguirono negli anni precedenti la seconda guerra di Morea, tanto che agli inizi del 1714 il traffico risultava arenato a causa anche di un nuovo divieto ottomano ottenuto da Ragusa⁴⁸. L'inizio del conflitto rese definitiva la chiusura, in un contesto di crisi generalizzata del commercio dell'Albania ottomana. Una relazione del 1726 del console a Durazzo Pietro Rosa segnalava che, mentre prima della guerra vi erano partenze da Durazzo a Venezia tutto l'anno, ora queste si riducevano al solo periodo luglio-ottobre, con un carico per non più di quattro-cinque bastimenti⁴⁹. Alla crisi del traffico si aggiunsero i problemi strutturali. Quando – terminata la guerra e iniziato «un periodo di stabilizzazione per l'Adriatico orientale...dopo un secolo e mezzo di tensioni e conflitti»⁵⁰ – prima il console Rosa e poi il Provveditore Generale in Dalmazia Alvise 3° Mocenigo proposero la riapertura di Castelnuovo su sollecitazione di alcuni mercanti di Scutari, il Senato dovette rinunciare perché il lazzeretto era divenuto impraticabile a causa del «fallace» terreno sul quale era stato eretto⁵¹.

Fu necessario pensare a una nuova struttura. Il relativo progetto, con sei magazzini capaci di 1.800 colli e un molo per lo sbarco delle merci, venne approvato nel 1721, ma per alcuni anni non se ne fece nulla, nonostante il lazzeretto di Spalato risultasse a sua volta in abbandono⁵². Solo dopo un'esplicita «supplica» di mercanti albanesi e macedoni, appoggiati dalle autorità ottomane, l'idea venne ripresa e nel 1728 il Senato ordinò l'inizio dei lavori. Questi ultimi non furono particolarmente solleciti, tanto che nella primavera del 1731 non erano ancora stati completati. L'episodio di una tartana di Dulcigno che si stava indirizzando a Ragusa in mancanza di un lazzeretto alternativo (e che venne dirottata a Spalato solo grazie all'intervento del Provveditore Generale in Dalmazia) affrettò il completamento dell'opera, finalmente pronta per l'estate del 1732⁵³.

Si pensò subito a pubblicizzare la riapertura per rendere Castelnuovo velocemente operativo, preparando trenta stampe per «diffon-

⁴⁸ Asv, Ptm, 677, Psc Nicolò Contarini n. 19, 17.2.1714.

⁴⁹ Nei restanti mesi dell'anno si accumulavano non più di 3-400 colli. Asv, Csm, s. I, 662, 22.8.1726.

⁵⁰ E. Ivetic, *Venezia e l'Adriatico orientale* cit., p. 254.

⁵¹ Asv, Csm, s. II, 61, *Dulcigno*, parte I, Senato 15.4.1719; Ptm, 561, PgdM Alvise 3° Mocenigo n. 79, 7.7.1719; Csm, s. II, Busta 17, n. 23, Psa 26.4.1720; A. Saraçi, *Il commercio adriatico di Scutari* cit., p. 104. Sull'opera di Alvise 3°, futuro doge, quale commissario ai confini in quegli anni, cfr. W. Panciera, *La definizione dei confini*, cit.

⁵² R. Paci, *La "scala" di Spalato* cit., p. 126.

⁵³ Asv, Csm, s. II, Busta 18, n. 222, Csm 10.7.1727; Ptm, 680, Psc Antonio Bembo 12.7.1728; 6.10.1728; Psc Angelo Magno n. 14, 14.5.1731; Sr, 221, 15.3.1731 e all.ti.

der[n]e nelle scale ottomane i vantaggi»⁵⁴. Assieme al consueto priore, il Senato attribuì al nuovo lazzeretto due guardiani e due *bastazi* (facchini), contro i quattro che vi operavano a inizio secolo. L'aumento del traffico avrebbe portato col tempo a importanti incrementi, sebbene non esattamente quantificabili: nel 1780 si segnaleranno almeno quattordici *bastazi* «sopranumerari», oltre a quelli, non specificati, ordinari⁵⁵. Diversamente dalla precedente esperienza, l'accento venne posto sin dall'inizio sul traffico marittimo, in funzione esplicitamente anti-ragusea e anti-dulcignotta; si volevano anche colpire Ancona e, soprattutto, Trieste, che si sperava potesse ricevere un «fatal colpo» dalla riapertura di Castelnuovo, mentre la difesa sanitaria occupava l'ultimo posto della lista. Il nuovo lazzeretto sarebbe inoltre servito a sveltire il traffico da Durazzo, dove le merci si «incagliavano» per la mancanza di bastimenti adatti: quelli impiegati erano troppo grandi, cosa che costringeva a lunghe attese per completare il carico, mentre le piccole imbarcazioni disponibili in gran numero nelle Bocche di Cattaro avrebbero collegato facilmente Durazzo con Castelnuovo⁵⁶.

Oltre alla riapertura del lazzeretto, Castelnuovo conseguì anche il titolo di porto franco (*scala franca*), nella prospettiva di stringere Ragusa in una morsa commerciale congiuntamente al già porto franco di Spalato. Le esenzioni di «veruna pubblica gravezza» valevano per le merci in arrivo dai territori ottomani, lasciando ai mercanti le sole spese della contumacia; lo stesso valeva per le merci provenienti da Venezia, ma solo se esse erano indirizzate in territorio ottomano. Rimaneva l'obbligo di trasportare le merci espurgate esclusivamente a Venezia, nonché l'impiego di bastimenti veneti per il traffico sia in entrata che in uscita, ribadendo la volontà di mettere fuori gioco i dulcignotti⁵⁷. A rafforzare il ruolo di Castelnuovo, i Provveditori alla Sanità (la magistratura centrale in materia di salute pubblica) stabilirono che la località divenisse il centro di controllo sulla salute pubblica di tutte le Bocche, sostituendosi a Cattaro, in modo da evitare che i natanti potessero sfruttare i numerosi approdi che precedevano quest'ultima località per eludere i controlli. A questo scopo venne istituito un nuovo collegetto, che divenne il più importante delle Bocche, mentre al

⁵⁴ Asv, Csm, s. II, 17, n. 222, Psc Pietro Antonio Magno 2.7.1732; Csm 14.8.1732.

⁵⁵ Asv, Csm, s. I, 392, Psc Daniele Barbaro, 3.11.1780 e all.ti; s. II, 17, n. 222, Senato 4.9.1732; Psa, 382, Plc 29.11.1700; Priore Ottavio Marconi, 5.5.1753.

⁵⁶ Asv, Csm, s. II, 18, n. 222, Csm 10.7.1727.

⁵⁷ Asv, Csm, s. I, 267, terminazione Csm 5.2.1732; 560, Psc Marco Querini 30.3.1741 e all.ti; s. II, 17, n. 222, terminazione Csm 16.2.1732; Capi di Piazza, 7.2.1733.

collegetto e al lazzeretto di Cattaro rimase la sola competenza sulla lana destinata alla locale produzione di *rasse*⁵⁸.

La nuova normativa non produsse però i risultati sperati, a causa soprattutto delle manovre di Ragusa, che sapeva coltivarsi l'«amicizia» delle autorità ottomane. Nel 1733 il Provveditore Straordinario di Cattaro segnalava che fino a quel momento il lazzeretto era servito solo per le contumacie di svariati «passeggeri», non per quelle delle merci. Sebbene l'anno successivo il priore Francesco Manzoni assicurasse che i mercanti ottomani «bramano» di poter fare le contumacie a Castelnuovo, solo gli arrivi via terra apparivano in ripresa, mentre quelli via mare risultavano del tutto saltuari⁵⁹. Sembra che Castelnuovo avesse i suoi nemici non solo a Ragusa, ma tra gli stessi veneziani. Nel 1735 il priore Manzoni accusò il vice console veneto a Durazzo (un certo «Brun») di diffondere ad arte false notizie sulla presenza della peste in Albania per far salire i tempi di contumacia a Castelnuovo, rendendo «furiosi» i mercanti turchi e allontanandoli dalla scala⁶⁰. L'anno dopo Manzoni rivolse accuse analoghe al console a Durazzo Giovanbattista Rossi e a «quel galantuomo» del vice console a Scutari Duoda (probabilmente Pietro). I due volevano affossare il lazzeretto perché era per loro più lucroso che le merci venissero indirizzate direttamente a Venezia piuttosto che fare tappa a Castelnuovo, dato che nel primo caso i vettori erano generalmente bastimenti veneti dai quali poter esigere i diritti consolari; diffondevano quindi false voci di «male in tempi di fiorita sanità» o «battezzano per contagioso il semplice epidemico», seguiti in questi allarmi da «zelanti» rappresentanti veneziani che non vedevano l'ora di allestire linee di sanità e moltiplicare i punti di guardia come segno della propria autorità⁶¹.

⁵⁸ Oltre a quello di Cattaro, anche il collegetto di Perasto dipendeva da Castelnuovo. Psa, 205, Psa al PgdM Simone Contarini, 31.7.1732; 435, Poc Gerardo Sagredo 31.5.1784, all. terminazione Psa 29.5.1732; 433, Psc Gaetano Molin 20.8.1771, all. terminazione PgdM Giorgio Grimani 1.6.1735; 434, Psc Vincenzo Donà, 23.7.1774, all. 2, 23...1732, copia commissioni Psa al PgdM Giorgio Grimani; N.E. Vanzan Marchini, *Le leggi di sanità* cit., III, Canova, Treviso 2000, p. 93. Le rasse (rascie) erano un tessuto spigato di lana grossolana.

⁵⁹ Asv, Csm, s. II, 17, n. 222, Capi di Piazza 7.2.1733; Ptm, 680, A. Magno n. 45, 18.5.1733; Psa, Francesco Manzoni 19.11.1734; Plc Francesco Manzoni, 18.2.1735; 5.4.1735; 23.5.1735; 6.8.1735; 11.3.1736.

⁶⁰ Sulla diffusione di false notizie nella lotta commerciale, cfr. G. Calafat, *La contagion des rumeurs. Information consulaire, santé et rivalité commerciale des ports francs (Livourne, Marseille et Gênes, 1670-1690)*, in S. Marzagalli (ed.), *Les Consuls en Méditerranée, agents d'information XVI^e-XX^e siècle*, Garnoer, Paris, 2015, pp. 99-119; D. Pedemonte, *Quando il nemico è visibile: il magistrato di sanità genovese come strumento di controllo del territorio e di politica economica*, «Storia Urbana», 147 (2015), pp. 33-54.

⁶¹ Asv, Psa, 382, 17.7.1735, all. F. Manzoni al Psc Vincenzo Donà; 20.2.1736.

La scarsità del traffico era dovuta anche a una certa mancanza di unità d'intenti tra le varie magistrature veneziane. Nel 1737 i Provveditori alla Sanità emisero una terminazione che, in contraddizione con quelle dei Cinque Savi alla Mercanzia del 1732, vietava lo sbarco a Castelnuovo di merci provenienti via mare «dal Levante o altri luoghi sospetti»: passano due anni prima che il Senato ribadisse che si potevano espurgare a Castelnuovo almeno le merci provenienti dai litorali dell'Albania ottomana e dalla Boiana⁶². La precisazione non sembra aver sortito molti risultati, perché nel 1741 il Provveditore Straordinario di Cattaro Marco Querini poteva sostenere, pur esagerando, che nel decennio precedente fossero arrivate a Castelnuovo solo merci per via di terra⁶³.

In realtà, il problema principale rimaneva l'ostinato tentativo di mettere fuori gioco i dulcignotti. La mancata crescita di Castelnuovo dimostrava come non fosse possibile prescindere da questi ultimi, nel vano tentativo di assicurare ai bocchesi il monopolio sul traffico proveniente dall'Albania ottomana. Erano giunti sovente bastimenti di Dulcigno che, in mancanza dell'autorizzazione all'approdo da parte delle autorità veneziane, avevano proseguito per Ragusa «dove hanno incontrato la facilità qui loro negata». I due emiri assegnati dagli ottomani a Castelnuovo e a Risano chiedevano la liberalizzazione del traffico, insieme al permesso di far uscire dal lazzeretto, senza necessariamente inviarle a Venezia, merci che non avevano colà sbocco o che ne avevano poco, quali cavalli, pelli «becchine con pelo» e bufaline, nonché i formaggi morlacchi, poco apprezzati in Laguna⁶⁴. La liberalizzazione avvenne alla fine del 1740, quando da Venezia arrivò il permesso ufficiale di far sbarcare ed espurgare le merci senza escludere alcun vettore, mantenendo solo l'obbligo di inviarle successivamente in Laguna con mercantili veneti.

Si riconosceva così implicitamente il fallimento della politica di boicottaggio contro i dulcignotti, accettando che fossero questi ultimi a realizzare i trasporti dall'Albania a Castelnuovo. La nuova normativa venne pubblicizzata tramite i consoli a Durazzo e Scutari, sollecitando i mercanti ottomani a servirsi di Castelnuovo piuttosto che di Ragusa. Furono anche sottolineati i nuovi lavori intrapresi nel lazzeretto. Insieme all'erezione di un nuovo *tezzone* (magazzino) e a una completa cinta muraria della parte destinate alle contumacie, questi avevano

⁶² Cfr. Asv, Ptm, 684, Psc Giovanni Antonio Moro n. 7, 18.11.1753.

⁶³ Asv, Csm, s. I, 560, M. Querini 10.1.1741.

⁶⁴ Asv, Csm, s. I, 557, Psc Marco Querini 12.9.1740. Risano, posta più all'interno delle Bocche, era un secondo sbocco carovaniero ottomano. Gli emiri erano ufficiali doganali con funzioni consolari ufficiose e un emiro risiedeva anche nel lazzeretto di Ragusa. V. Miović, *Emin (Customs Officer) as Representative of the Ottoman Empire in the Republic of Dubrovnik*, «Dubrovnik Annals», 7 (2003), p. 81 (81-88).

comportato la creazione di un nuovo acquedotto per l'acqua, necessaria soprattutto all'espurgo della cera; erano stati inoltre restaurati parte dei tetti, nonché l'abitazione per l'emiro, insieme a una serie di interventi migliorativi di altre strutture. Rimase invece il problema di nutrire adeguatamente i mercanti durante le contumacie, in mancanza di un proporzionato numero di «vivandieri»⁶⁵.

Queste iniziative fecero nuovamente confluire a Castelnuovo molte mercanzie che sarebbero altrimenti approdate a Ragusa, ma provocarono l'inevitabile reazione della Repubblica di San Biagio. Quest'ultima si impegnava su due piani: a livello centrale con la Porta a Istanbul; a livello periferico presso le autorità ottomane locali, alternando regalie a velate minacce di non poter di pagare il tributo al sultano, ricavato dagli introiti commerciali⁶⁶. Se a livello centrale il Bailo «reprimeva» con discreto successo le iniziative ragusee, a livello locale i rappresentanti della Serenissima nelle Bocche – affiancati nei casi più gravi dal Provveditore Generale in Dalmazia, massima autorità della provincia – sembrano essersi mossi con maggiori difficoltà.

Nel 1742 un tentativo di contrastare Ragusa innescò un prolungato duello con le autorità ottomane, in particolare con il «pascià» di Trebigne⁶⁷. Lo scontro colpì nuovamente i traffici, ulteriormente danneggiati da una epidemia diffusasi nel territorio raguseo e che andò ad intersecarsi con la grave pestilenza di Messina, determinando la chiusura delle Bocche per motivi sanitari⁶⁸. Nell'autunno del 1746 il priore del lazzeretto sottolineava con un certo sconforto che le ventuno balle di lana provenienti da Scutari, in quel momento all'espurgo, erano l'unica mercanzia arrivata da quando era entrato in carica, due anni e mezzo prima; ancora nel 1749 il successore lamentava che venissero alle contumacie più «passeggeri» che mercanti⁶⁹. La crisi sembra essersi ripercossa sull'armamento bocchese perché, quando la congiuntura cominciò a tornare favorevole, si palesò una carenza di bastimenti disponibili⁷⁰. In realtà, i bocchesi erano riluttanti a dirigersi in Albania soprattutto a causa

⁶⁵ Asv, Ptm, 682, Psc Marco Querini n. 42, 26.6.1741; n. 46, 22.9.1741 e all. s.d., nota spese materiali. L'acqua era «importantissima» anche per le contumacie, essendo gli ottomani abituati a lavarsi tre volte al giorno. Ib., Psa, 382, Plc Giovanni Antonio Avanzi, 14.1.1770.

⁶⁶ La minaccia di non poter pagare il tributo alla Porta in mancanza di agevolazioni commerciali sembra essere stata una costante della politica ragusea. Cfr. A. Saraçi, *Il commercio adriatico di Scutari* cit., p. 96.

⁶⁷ Asv, Ptm, 682, Psc Marco Querini n. 51, 28.1.1742; Psc Giovanbattista Albrizzi n. 6, 1.7.1742; n. 10, 15.8.1742; n. 13, 23.10.1742 e all.ti.

⁶⁸ Asv, Ptm, 682, G. Albrizzi n. 15, 29.11.1742; n. 21, 6.5.1743; n. 24, 10.8.1743.

⁶⁹ Asv, Psa, 382, Teodoro Maria Bona, 30.10.1746; Lorenzo Marconi, 20.5.1749.

⁷⁰ Nel 1746-47, a fronte di una notevole disponibilità di lana a Durazzo, il console veneto chiese inutilmente l'invio di bastimenti per caricarli. Asv, Ptm, 683, Psc Marino Donà n. 15, 14.8.1746; Psa, 382, Plc Teodoro Maria Bona, 14.2.1748.

dall'ostilità dei dulcignotti, impegnati con qualsiasi mezzo a conseguire un proprio monopolio sul traffico. Essi si mostravano peraltro abili nello sfruttare qualsiasi opportunità: una crisi alimentare che colpì le Bocche nel 1748 li portò a trasportare frumento fino a Cattaro⁷¹.

4. Affermazione definitiva

Per la definitiva ripresa del traffico si dovette attendere il giro di boa di metà secolo. Nel 1751 il Provveditore Straordinario di Cattaro Valerio Antelmi registrava con particolare soddisfazione la presenza stabile degli emiri a Castelnuovo e Risano, che favoriva un sempre maggior concorso di merci a dispetto dei torbidi che stavano agitando Scutari. Due anni dopo il successore Giovanni Antonio Moro poteva scrivere che le merci si facevano «di giorno in giorno più affluenti», tanto che il lazzeretto cominciava a risultare piccolo, mentre il priore Ottavio Marconi ne proponeva un nuovo restauro (realizzato però, con un nuovo approdo, solo nel 1768)⁷². Si stava finalmente riproponendo la favorevole congiuntura di inizio Settecento, forse incentivata anche dalla neutralità veneziana nella guerra dei Sette Anni. Nel 1756 il successore di Marconi segnalava che il concorso delle mercanzie provenienti dall'Albania ottomana era tale da riempire tutti gli spazi per gli espurghi. L'anno dopo il Provveditore Straordinario Giustino Boldù rilevava con «giubilo» il sempre maggiore afflusso di merci, a scapito non solo di Ragusa, ma anche di Trieste: prendendo quale esempio la lana, gli arrivi erano più che raddoppiati, passando dalle poco più 1.100 balle (1.165) del 1753 alle quasi 2.500 (2.435) del 1757. Nel 1755 la mancanza di spazio aveva spinto a contravvenire alle regole sanitarie, tenendo fuori lazzeretto una parte delle mercanzie destinate alla contumacia, e Boldù fece di conseguenza erigere quattro nuovi tezoni per l'immagazzinamento della lana. Nonostante le leggi riservassero Castelnuovo alle sole provenienze dall'Albania, la scala cominciava ad attirare merci provenienti anche da altri territori dell'Impero Ottomano: nel 1753 una galea e una galeotta del Capitano del Golfo vennero fatte intervenire per impedire lo sbarco di un carico di cotone arrivato da Salonico a bordo di una tartana⁷³.

⁷¹ Asv, Ptm, 683, Psc Vincenzo Gritti n. 10, 15.9.1747; n. 12, 10.10.1747; n. 23, 29.4.1748; n. 25, 6.6.1748; n. 33, 10.10.1748; n. 37, 27.12.1748; A. Saraçi, *Il commercio adriatico di Scutari* cit., p. 146.

⁷² Asv, Ptm, 684, Psc Valerio Antelmi n.11, 20.4.1751; n. 14, 20.7.1751; n. 16, 21.8.1751; Psc Giovanni Antonio Moro n. 7, 18.11.1753; Psa, 382, O. Marconi, 5.10.1753; 456, Pgd Antonio Renier, 28.6.1768 e all. 1.6.1768. La famiglia Marconi aveva una lunga tradizione di servizio alla Repubblica e un suo membro era stato anche priore del lazzeretto di Spalato. Cfr. ib., 432, Psc Daniele Renier, 29.1.1759, all. memoriale s.d.

⁷³ Asv, Ptm, 684, Psc Giovanni Antonio Moro n. 7, 18.11.1753; Psa, 432, Psc Giustino Boldù 20.9.1755, all. Plc Ottavio Marconi a Boldù, 15 (o 17).9.1755; 382, Priore

Grazie a Castelnuovo, la Serenissima si stava assicurando un flusso riservato di merci dirette a Venezia il cui trasporto era appannaggio di bastimenti sudditi. Il citato Boldù riteneva che tutte le mercanzie espurgate nel lazzeretto si indirizzassero verso la Dominante, grazie all'impiego incrociato di fedi di sanità, manifesti di carico e bollette a stampa che riportavano qualità e quantità di ciò che era imbarcato⁷⁴. L'esclusività degli invii a Venezia su bastimenti sudditi venne ribadita nel 1760 dal successore Daniele Renier e ancora una ventina di anni dopo dal priore Angelo Stefano Marconi⁷⁵. Riguardo al traffico tra l'Albania e Castelnuovo, si confermava invece il fallimento del tentativo di attribuirne il monopolio ai bocchesi. Renier doveva segnalare come gli arrivi fossero rappresentati soprattutto da bastimenti dulcignotti e l'anno successivo il Provveditore Straordinario di Cattaro Pietro Angelo Magno – dopo aver sottolineato a sua volta la frequenza degli approdi – rimarcava che i vettori fossero in gran parte dulcignotti e «altri» sudditi turchi. Inoltre, se la riuscita di un asse commerciale Durazzo-Castelnuovo-Venezia poteva considerarsi realizzata, diverso appariva il discorso in relazione al più generale traffico dall'Albania ottomana. Nel 1764 il Capitano del Golfo Pietro Marcello rilevava come, almeno in quella fase, le merci provenienti dall'Albania si indirizzassero in buona parte verso Trieste e Ancona, mentre solo il sovrappiù era diretto a Venezia⁷⁶. Va tuttavia osservato che la forte presenza di bastimenti veneti a Trieste sembrerebbe indicare che i sudditi della Serenissima avessero una quota rilevante anche dei traffici tra l'Albania ottomana e gli scali non veneziani e, più in generale, che Venezia riusciva comunque a deviare presso i propri mercati una parte delle merci che dall'Albania arrivavano ad Ancona e Trieste⁷⁷.

Dalla metà del Settecento, pur con momenti di crisi, il commercio attraverso Castelnuovo si mantenne dinamico fino alla caduta della

Quinto Alessandro Superchi, 21.9.1756; Priore Alessandro Marconi, 15.9.1757; Csm, s. I, 557, G. Boldù, 23.10.1757.

⁷⁴ I manifesti di carico elencavano tutte le *polizze di carico* delle merci che erano state via via caricate, registrando il destinatario delle merci, la quantità e qualità del carico e le marche di identificazione dei colli imbarcati. T. Pizzetti, *Con la bandiera del protettor San Marco*, II cit., pp. 277-278.

⁷⁵ Asv, Csm, s. I, 560, PgdM Francesco Diedo 12.8.1760, all. D. Renier a F. Diedo 8.7.1760; Psa, 683, A.S. Marconi 18.9.1781.

⁷⁶ Asv, Ptm, 685, n. 5, 13.3.1761; Csm, s. I, 557, P. Marcello, 7.3.1764.

⁷⁷ Cfr. Asv, Csm, s. I, 762, relativa ai movimenti del porto di Trieste nella seconda metà degli anni Cinquanta; A. Saraçi, *Il commercio adriatico di Scutari* cit., p. 186. I bocchesi costituivano la maggioranza dei capitani mercantili che operavano nel porto di Trieste. V. Miklic, *Le comunità greca e illirica di Trieste: dalla separazione ecclesiastica alla collaborazione economica (XVIII-XIX secolo)*, Università degli Studi di Trieste, Dottorato di Ricerca in Scienze Umanistiche, Indirizzo Storico e Storico Artistico, XXV ciclo, Anno Accademico 2012-13, p. 132.

Repubblica. Nell'autunno del 1777 il lazzeretto contava all'espurgo ben 250 mila libbre di lana e nel 1780 il Provveditore Straordinario di Cattaro Daniele Barbaro rimarcava la continua affluenza di merci «con notevole vantaggio al commercio e alle pubbliche rendite». Nel 1787 uno dei successori di Barbaro, Giuseppe Diedo, sottolineava l'afflusso alle Bocche di bastimenti ottomani, grazie tra l'altro alla protezione offerta loro dalle forze navali della Serenissima in una fase di confronto militare tra l'Impero Ottomano e la Russia, mentre il traffico veneziano nei porti albanesi continuava ad essere «frequente». Un paio d'anni dopo lo stesso Diedo, tracciando un rapido quadro del commercio con l'Albania ottomana, evidenziava come esso rappresentasse una reale «utilità» per le Bocche: tabacco, il cui appalto era nelle mani dei dobrotani, e granaglie erano in quel momento le voci principali di un traffico che si estendeva fino a Valona.

L'azione dei bocchesi, disposti a pagare di più per imbarcare più velocemente, era tale che i prezzi ne venivano alterati, suscitando un forte malcontento nei sudditi ottomani, costretti a loro volta a comprare a prezzi più alti, tanto che Diedo aveva ritenuto necessario un proprio intervento calmieratore. Alcuni dati relativi alla fase finale del dominio veneziano confermano il regolare afflusso di merci, anche se la loro frammentarietà impedisce un vero confronto con i volumi registrati a inizio secolo, quando le medie annuali superavano i 4 mila colli. Negli undici mesi tra il luglio del 1794 e il maggio del 1795 si registrò l'arrivo di 2.330 colli (per un peso di 780.715 libbre), mentre nei soli tre mesi e mezzo tra la fine di marzo e la metà di luglio del 1795 i colli furono 1.591 (per 472.715 libbre). Il traffico sembra essersi mantenuto anche con l'arrivo degli austriaci. Nei poco più di quattro mesi tra la prima settimana di luglio e la metà di novembre del 1801, quando il lazzeretto era ormai divenuto «imperial regio», approdarono quindici bastimenti provenienti dalla Boiana, oltre a due arrivati dal Golfo di Arta, in Epiro⁷⁸.

I momenti di crisi erano determinati principalmente da iniziative ostili delle locali autorità ottomane, quasi sempre istigate da Ragusa, come accadde in almeno due occasioni negli anni Sessanta⁷⁹. Vi erano anche interessi diretti, perché i pascià di Scutari e Cavaglia avevano cominciato ad armare in proprio unità mercantili e cercavano di favorirle: nel 1767 il pascià di Scutari possedeva tre grosse polacche ed era «interessato» in più di altri venti bastimenti. Le iniziative anti-

⁷⁸ Asv, Psa, 382, Plc Stefano Andruzzi, 20.10.1777; 383, Plc Giovanbattista Trevisan, 13.5.1795; 18.7.1795; Paolo Carburi 16.12.1801; Csm, s. I, 392, 3.11.1780; 558, 29.3.1787; 558, 6.2.1789.

⁷⁹ Cfr. Asv, Ptm, 686, Psc Pietro Emo e Lorenzo Paruta, *passim*; Csm, s. I, 559, [Poc?] Giovanni Zusto 28.2.1769.

veneziane spinsero nel 1769 il console veneto a Durazzo a suggerire di far assassinare il pascià e il capitano di una grande polacca appartenente al medesimo, secondo una consolidata politica veneziana di eliminazione fisica dei propri avversari⁸⁰. Anche le rivalità, che potevano trasformarsi in scontri aperti, tra le autorità ottomane turbavano i commerci, come accadde alla metà degli anni Settanta, quando contese intestine portarono alla chiusura degli scali dell'Albania⁸¹.

Oltre ai rapporti con e tra le autorità ottomane, una serie di altri elementi insidiavano i traffici. Data la regolare presenza di epidemie nei territori ottomani, i timori per la salute pubblica erano costanti. A questo riguardo, la prima metà degli anni Settanta sembra essere stata una fase particolarmente difficile per le Bocche, isolate da un prolungato «male contagioso» diffusosi in Albania, a Salonicco e nel Levante ottomano⁸². Anche quando la minaccia non era imminente, la rigidità della politica sanitaria veneziana (nel 1754 i mercanti tacciarono senz'altro «di rigorista» il priore Ottavio Marconi) rappresentava un freno al commercio, spingendo i traffici verso Ragusa⁸³. Sul piano politico, mentre la neutralità veneziana favoriva i traffici, questi potevano essere turbati dai conflitti che coinvolgevano l'Impero Ottomano. Se la guerra russo-turco del 1768-74, combattuta principalmente nel Mediterraneo orientale e nel Mar Nero, non sembra aver avuto particolari conseguenze, quella del 1787-92 vide invece corsari russi in azione lungo le coste albanesi⁸⁴.

La forte conflittualità che caratterizzava i rapporti tra bocchesi e dulcignotti contribuiva a rendere problematici i commerci. Gli incidenti, quasi sempre cruenti, erano continui non solo negli scali dell'Albania ottomana e delle Bocche di Cattaro, ma anche nei porti stranieri. I rappresentanti veneziani cercavano di imporre tregue, che però rimanevano assai fragili e di breve durata⁸⁵. Gli scontri avevano inevitabili ricadute. A

⁸⁰ Asv, Csm, s. I, 665, Cvd Ludovico Andrea Fontana 8.3.1767; Antonio Simonetti, 12.3.1769; P. Preto, *I servizi segreti di Venezia*, il Saggiatore, Milano 1994, pp. 329-353.

⁸¹ Asv, Csm, s. I, 557, Psc Vincenzo Donà 23.7.1776; 559, 21.9.1776.

⁸² Cfr. Asv, Psa, 432, Pca Giovanbattista Corner, 12.2.1783; D. Panzac, *La peste dans l'Empire Ottoman* cit., p. 111.

⁸³ Cfr. Asv, Psa, 454, PgdM Francesco Grimani, 30.10.1754; 18.5.1755.

⁸⁴ Nella primavera del 1789 erano in azione contro i bastimenti dulcignotti dodici corsari russi. Asv, Csm, s. I, 558, Cvs Giacomo Somma al Psc, 10.5.1789.

⁸⁵ Per alcuni di questi incidenti, cfr. Asv, Ptm, 677, Psc Marino Molin [n. 17], 12.5.1719; 681, Psc Giovanni Marcantonio Trevisan n. 21, 17.12.1737; n. 32, 17.8.1738; Psc Marco Querini n. 32, 18.1.1741; Csm, s. I, 662, Cvd Pietro Rosa n. 254, 5.5.1733; 557, P[o]c Angelo 4° Emo 9.10.1788. Uno scontro a Trieste in ib., 666, Cvd Alessandro Alberghetti, 14.11.1786. Nel 1771 il Provveditore Straordinario di Cattaro Gaetano Molin definiva i bocchesi «...uomini di acuto ingegno, costante avarizia, ferocia d'animo, robustezza di corpo e di una tale abitudine alla vendetta, che la nutrono ed eseguono sia con i confinanti, come tra di loro...». Ib., Ptm, 687, n. 5, 18.7.1771.

metà degli anni Cinquanta ad esempio, l'assassinio di un turco a opera dell'equipaggio di una tartana di Dobrota portò alla chiusura per un triennio della scala di Valona ai sudditi veneti⁸⁶. I traffici potevano essere intralciati anche dai conflitti interni alle due compagini territoriali, come quelli che contrapponevano i sudditi ottomani di Dulcigno e di Scutari e quelli veneti di Risano, Perasto e Pastrovicchio; né mancavano le faide intestine, come quelle che dilaniavano gli scutarini o i nuovi sudditi veneti della Zuppa⁸⁷. Osservatori interessati, quali Ragusa, si servivano di contrasti e inimicizie per diffondere false notizie che miravano a danneggiare il traffico anche nei momenti di minor tensione. Sfavorevoli ai commerci, talvolta le contrapposizioni favorivano almeno la politica sanitaria, come accadde nel 1742, quando l'estendersi della pestilenza venne tamponato dall'odio che divideva i pastrovicchi dai confinanti ottomani, annullando il rischio di contatti⁸⁸.

Le congiunture economiche mantenevano naturalmente un ruolo centrale nell'andamento del traffico: i primi anni Novanta videro ad esempio un notevole declino del commercio di tabacco, passato nella scala di Durazzo in pochi anni da 20 mila balle annue a 4 mila, soprattutto a causa della concorrenza del tabacco ungherese. Castelnuovo subiva anche la concorrenza di altri lazzeretti veneti. Nel 1781 il priore Angelo Stefano Marconi lamentava che, nonostante il formale monopolio sulle merci provenienti dall'Albania ottomana, esse si indirizzassero «per intelligenze private» a Spalato, da dove venivano poi spedite in porti stranieri⁸⁹. Tutti questi ostacoli non misero però mai in seria discussione il ruolo acquisito da Castelnuovo, che rimase, fino alla caduta della Repubblica, uno snodo centrale dei traffici tra l'Albania ottomana e Venezia.

⁸⁶ Nel 1770 il caso non era ancora chiuso e i dulcignotti rimanevano decisi a vendicarsi della famiglia dell'autore del delitto. Asv, Csm, s. I, 665, rel. Cvd Ludovico Andrea Fontana 11.2.1770.

⁸⁷ Asv, Ptm, 681, G. M. Trevisan. n. 39, 13.2.1739; s.n., 19.5.1739; Psc Marco Querini n. 2, 30.7.1739; 682, n. 54, 21.5.1742; Psc Giovanbattista Albrizzi n. 11, 18.8.1742; 684, Psc Valerio Antelmi n. 14, 20.7.1751; n. 16, 21.8.1751; Psc Giovanni Antonio Moro n. 9, 18.2.1654; 685, Psc Giustino Boldù n. 5, 26.7.1755. Sulla Zuppa, area che si affacciava sulla parte meridionale delle Bocche e che era appartenuta all'Impero Ottomano fino al 1699, cfr. M. Bolizza, *Relazione del Sangiaccato di Scutari* cit., pp. 337-338; F.M. Paladini, *Un caos che spaventa: poteri, territori e religioni di frontiera nella Dalmazia della tarda età veneta*, Marsilio, Venezia 2003, p. 191.

⁸⁸ Asv, Ptm, 591, Sindaci Inquisitori in Dalmazia e Albania n. 98, 5.7.1751; 682, Psc Marco Querini n. 53, 1.5.1742. Pastrovicchio si affacciava sul litorale a Sud di Budua.

⁸⁹ Asv, Csm, s. I, 666, Cvd Giovanni Antonio Maria Morana al Psc, 27.3.[1791?]; Psa, 383, A.S. Marconi 10.9.1781; 20.11.1781.

5. Procedure sanitarie, controlli e loro elusione

Se la serietà della politica sanitaria della Serenissima poteva talvolta frenare i traffici, essa offriva anche delle garanzie. Nel caso di Castelnuovo, ciò contribuiva, come già osservato, ad attirare la navigazione commerciale non solo dall'Albania ottomana, ma anche da altre regioni del Levante e perfino del Ponente⁹⁰. Le contumacie previste erano quelle standard per gli arrivi dal Levante ottomano, fissate, in assenza di minacce specifiche, a 21 giorni per le persone e per alcune mercanzie, quali cordovani, cera e tabacco, e a 40 per altre, come lana e seta⁹¹. Una volta arrivate le merci, il priore doveva farne «nota distinta», consegnandone una copia ai guardiani e ai bastazi per iniziare gli espurghi e effettuare il controllo alla fine dei medesimi. La lana, maneggiata prima dell'espurgo esclusivamente con forconi e rastrelli, doveva essere bollita per un'ora, quindi lavata con acqua corrente e poi asciugata al sole; la cera era immersa in acqua salata per 48 ore. Dopo il lavaggio, la lana veniva messa in un magazzino la cui chiave era conservata dal mercante, che la lasciava a un suo uomo di fiducia a cui il personale del lazzaretto si rivolgeva a ogni riapertura; giornalmente «rivoltata, maneggiata e rimaneggiata» da un bastazo ordinario, assegnato specificatamente a ciascun carico e coadiuvato da un certo numero di bastazi soprannumerari, quando necessario la lana era spostata in piccoli «manipoli» sotto la supervisione di uno specifico guardiano⁹².

Alla fine della contumacia, il priore rilasciava una fede di «liberazione» che doveva rimanere in copia nel collegetto di Castelnuovo. Veniva quindi rimbollata e marcata (la lana, diversamente dalla cera, sembra arrivasse senza marca) e restituita al proprietario, accompagnata da un attestato del priore che ne specificava la condizione, il numero e il marchio del mercante, la destinazione e la tipologia dell'espurgo eseguito. A parte le diverse modalità dell'espurgo, è

⁹⁰ Nel 1746 ad esempio, nonostante i divieti, approdarono a Castelnuovo un bastimento proveniente da Lisbona via Genova e Livorno e una tartana proveniente da Genova via Civitavecchia. Asv, Psa, 432, Psc Marino Dona 23.11.1746 e all. s.d.; 382, Plc Lorenzo Marconi, 12.10.1749; Priore Ottavio Marconi, 20.10.1752.

⁹¹ Cfr. decreto del Senato del 19.5.1701 in N.E. Vanzan Marchini, *Le leggi di sanità* cit., I, Neri Pozza, Vicenza 1995, p. 470; Asv, Psa, 382, Plc Ottavio Marconi, 4.8.1754, all. 2.8.1754.

⁹² Ogni bastazo poteva controllare una quantità di mercanzie non superiore a un determinato limite, che nel caso della lana era 10 mila libbre durante l'estate e 8 mila d'inverno. Con queste limitazioni, le 250 mila libbre allo spurgo nell'autunno del 1777 avrebbero richiesto il lavoro di almeno 25 bastazi. Asv, Psa, 382, Plc Ottavio Marconi 5.5.1753, all. s.d.; Antonio Marconi, 24.8.1759; Csm, s. I, 560, Psc Valerio Antelmi 16.3.1751; Giustino Boldù 27.3.1757.

presumibile che anche le altre mercanzie seguissero la medesima trafila. Alla contumacia erano sottoposti anche i mercanti, ai quali dei vivandieri portavano il cibo due volte al giorno, non senza subire speculazioni sul prezzo del vitto incentivate dalla condizione di reclusi⁹³. I mercanti erano sottoposti al controllo dei guardiani, che dovevano rinchiuderli nei rispettivi alloggi un'ora prima del tramonto, consegnando le chiavi al priore. Un corpo di guardia di una dozzina di soldati agli ordini di un «basso» ufficiale completava le forze di vigilanza, rafforzando l'immagine di fortezza offerta dal lazzeretto⁹⁴.

Finita la propria contumacia, solitamente più breve di quella delle merci, i mercanti dovevano prendere contatto con capitani e *patroni* veneti per trasportare i carichi a Venezia. In questa ricerca potevano essere consigliati e aiutati dalle autorità sanitarie veneziane, che avevano rapporti privilegiati con il mondo armatoriale bocchese. Non sempre i consigli erano però dei migliori. Nel 1778 il priore Stefano Andruzzi suggerì al mercante scutarino «Osman Dristi» di caricare la propria mercanzia sulla marciliana padroneggiata dal veneziano Antonio Varagnolo, definendola di «ottima consistenza» e diretta da persona «assai da bene». Il contratto di noleggio venne firmato, il giorno prima della partenza, alla presenza del priore, che si era premurato di stenderlo di suo pugno. Purtroppo per Dristi, la marciliana si rivelò un bastimento «sdrucito e mal cencio», che imbarcava tanta acqua da dover rientrare rapidamente nelle Bocche. Il mercante ottenne dal Provveditore di Castelnuovo che Varagnolo sistemasse la marciliana e imbarcasse altri due marinai per il viaggio, ma il patrone (evidentemente non così «da bene») fece eseguire lavori affrettati e imbarcò solo un uomo in più. A fatica venne raggiunta Zara, dove Dristi fu costretto a trasbordare la merce su un trabaccolo là disponibile⁹⁵.

Mentre il lazzeretto costituiva il punto di vigilanza a terra, per i controlli in mare veniva impiegata una galeotta, posizionata – almeno dal 1735 – in permanenza a Porto Rose, dirimpetto a Castelnuovo sull'altra riva del canale che si inoltrava nelle Bocche. Si trattava di un buon ancoraggio per bastimenti non eccessivamente grandi, ottimamente riparato dai pericolosi venti di scirocco. Tutti i mercantili che

⁹³ Asv, Psa, 382, Plc Francesco Manzoni, 16.2.1738; Giuseppe Cilla, 29.6.1739, all. s.d.; Teodoro Maria Bona, 14.2.1748 e all.ti; Lorenzo Marconi, 15.7.1748; Quinto Alessandro Superchi, 16.4.1757; 100, commissioni a Teodoro Maria Bona, 29.2.1744.

⁹⁴ Asv, Psa, 382, Plc Giovanni Antonio Avanzi, 10.5.1770; 383, Stefano Andruzzi, 24.5.1788. Il progetto originario del lazzeretto di Castelnuovo era dovuto a Giusto Emilio Alberghetti, ingegnere militare membro di una importante famiglia di fonditori di cannoni per la Repubblica. D. Viola Carini Venturini, *I lazzeretti della Dalmazia veneta*, in N.E. Vanzan Marchini, *Rotte mediterranee e baluardi di sanità* cit., p. 241 (234-249).

⁹⁵ Asv, Csm, s. I, 572, 14.9.1778, Conte di Zara Gianmaria Bembo e all.ti.

si presentavano alle Bocche avevano l'obbligo di passare l'ispezione della galeotta. Ben presto essa fu affiancata da altri «legni pubblici», che avevano il compito di scortare i bastimenti diretti all'interno delle Bocche, in modo da scongiurare sbarchi clandestini e trasbordi irregolari di mercanzie; le stesse unità dovevano fare da filtro anche ai bastimenti in uscita dalle Bocche. Nel complesso, le forze stabili di controllo oscillavano tra le due e le tre galeotte, accompagnate da un paio di feluche⁹⁶. Va osservato come anche nei compiti di polizia marittima i mezzi impiegati seguissero l'evoluzione navale: per gli anni Ottanta è attestata la presenza di almeno uno «sciabecchino», le varie forme di sciabecco essendo allora di moda nel Mediterraneo⁹⁷.

Il problema dei controlli, già di difficile soluzione considerate le peculiarità delle Bocche, era aggravato dai conflitti giurisdizionali che si innescavano tra le autorità veneziana. Vi furono ripetuti scontri tra i provveditori straordinari e quelli ordinari di Cattaro, soprattutto perché questi ultimi cercavano di riportare in primo piano Cattaro, scalzata da Castelnuovo⁹⁸. I contrasti derivavano non solo dal desiderio di evitare accertamenti troppo rigorosi al traffico per Cattaro, ma anche dalla volontà di conservare a quest'ultima la prevalenza sulle altre comunità delle Bocche. Già nel 1738, pochi anni dopo l'attribuzione delle competenze sanitarie a Castelnuovo nel 1732, il Provveditore Generale in Dalmazia era dovuto intervenire per ribadire come la sanità fosse prerogativa del Provveditore Straordinario (e quindi del collegetto di Castelnuovo), mentre riguardo al contrabbando la repressione era di propria competenza e solo la «ricognizione» degli illeciti interessava anche il Provveditore Ordinario. Quello stesso anno i Provveditori alla Sanità stabilirono espressamente l'obbligo per tutti bastimenti diretti alle Bocche di farsi «riconoscere» dal collegetto di Castelnuovo, che doveva verificare la validità delle fedi di sanità. La preminenza di Castelnuovo deve aver suscitato non pochi malumori a Cattaro, che si vide

⁹⁶ La tipologia di queste forze navali appare analoga a quelle di altre realtà italiane, quale quella genovese. Cfr. P. Calcagno, *Pestilenze e controllo del territorio nella Repubblica di Genova*, in M. Berruti (a cura di), *La peste a Finale (1631-1632). Diffusione e incidenza di una epidemia nella Liguria di antico regime*, Philobiblon, Ventimiglia (IM), 2012, pp. 110-112 (96-161).

⁹⁷ Asv, Psa, 382, Plc Francesco Manzoni, 18.2.1735; 435, Psc Domenico Marcello, 5.9.1784; Ptm, 683, Psc Vincenzo Gritti n. 22, 4.4.1748; n. 29, 22.7.1748, all. 20.6.1748; 684, Psc Valerio Antelmi n. 23, 18.3.1752 e all. 20.3.1752; G. Marieni, *Portolano del Mare Adriatico*, Milano, 1830, pp. 438-439.

⁹⁸ Nella legislazione veneziana le cariche straordinarie, superiori a quelle ordinarie, venivano normalmente attribuite solo in tempo di guerra o di gravi crisi. La regolare presenza di un Provveditore Straordinario a Cattaro rappresentava una delle poche eccezioni, dovuta presumibilmente al particolare contesto delle Bocche.

anche sottratto il controllo su Parzagno e Dobrota⁹⁹. Nel 1758 il collegato di Cattaro cercò di avocare nuovamente a sé e al locale lazzeretto le contumacie dei bastimenti che approdavano alle Bocche, mentre nel 1774 il Provveditore Ordinario Carlo Zorzi, «vago già di dilatar la propria autorità in tutte le cose di qualunque genere», tentò di obbligare i bastimenti che ottenevano licenza a Castelnuovo ad approdare comunque a Cattaro per ulteriori verifiche. Questi tentativi andarono a vuoto e fu anzi Castelnuovo a trovare occasioni per estendere la propria giurisdizione, come avvenne nel 1759, quando i formaggi provenienti dalla Morea passarono sotto il suo controllo a causa delle «irregolarità» riscontrate nel collegato di Cattaro¹⁰⁰.

Ulteriori conflitti erano determinati dalla presenza in Adriatico della Squadra del Golfo, il cui Capitano aveva a sua volta compiti di controllo sanitario e doganale e che trovava nelle Bocche una delle sue basi operative. Nel 1753 l'allora Capitano del Golfo Marco Flangini cercò di imporre la propria autorità sia sul Provveditore Straordinario che su quello Ordinario di Cattaro. Il Provveditore Straordinario Valerio Antelmi sventò il tentativo, ma l'apparente approvazione delle azioni di Flangini da parte dei Provveditori alla Sanità lasciano ipotizzare che le autorità centrali mirassero a un maggiore accentramento dei controlli. Queste sollecitazioni non sembrano aver avuto effetto, perché ancora nel 1776 il Capitano del Golfo Angelo 4° Memo lamentava che le autorità delle Bocche rilasciassero fedi di sanità e spedizioni di passaporti senza comunicarglielo, cosa che rendeva più difficili i controlli e favoriva gli illeciti dei bocchesi; in particolare, mancava un efficace controllo incrociato sui bastimenti che avessero effettivamente diritto, per la loro portata limitata, a viaggiare senza patente di bandiera (*regia patente*) o su quelli la cui patente fosse spirata, o ancora sul fatto che il patrone avesse effettivamente il titolo a battere la bandiera veneta¹⁰¹.

La presenza di omonimie, legate anche all'esistenza di vere e proprie dinastie armatoriali, favoriva gli abusi. Un pièlego di Dobrota, che figurava comandato da un capitano Luca Tripovich, aveva invece ottenuto il *passaporto*¹⁰² per un patrone Tommaso Tripovich, mentre un

⁹⁹ Asv, Ptm, 681, terminazione PgdM Daniele Dolfin 25.10.1738; Psa, 433, Psc Gaetano Molin, 19.8.1771, all. terminazione Psa 3.4.1738; 434, Psc Vincenzo Donà, 23.7.1774.

¹⁰⁰ Asv, Psa, 382, Plc Antonio Marconi, 25.5.1758; 431, Psc Angelo Magno, 15.9.1759; 434, Psc Vincenzo Donà, 23.7.1774 e all.ti.; Poc Giancarlo Zorzi, 8.8.1774.

¹⁰¹ Nel 1764 Venezia aveva introdotto norme più precise in materia di patenti. T. Pizzetti, *Con la bandiera del protettor San Marco*, II cit., pp. 193-194.

¹⁰² Al momento di salpare, i bocchesi dovevano essere muniti, oltre alla fede di sanità, anche di uno specifico passaporto, con indicata la «qualità» del bastimento, la composizione dell'equipaggio e la destinazione prevista. G. Zordan, *Il codice per la veneta marina mercantile*, I cit., p. 333.

trabaccolo che era patentato a un capitano Cristoforo di Marco Vulovich, nel passaporto aveva come capitano un Vincenzo Vulovich. I bocchesi peraltro, forti dei loro privilegi, si mostravano ben poco inclini a sottostare alle leggi veneziane sulle patenti. Il capitano di un trabaccolo di Parzagno, richiesto dal Capitano del Golfo Memo di esibire la sua patente, non gradì e «alterando con petulanza la voce, si estese a redarguire in un certo modo le mie stesse richieste, asserendo che simili indagini giammai gli erano state praticate... Millantò arditamente di aver finora esercitata la navigazione senza alcuna patente, arrivando a rifiutarsi di dirmi la portata, contenendosi con quell'intrepidezza che è naturale di una nazione accostumata alla trasgressione e all'abuso». Memo lo mise in catene, ma il rapido arrivo delle fedeli dei capi della comunità di Parzagno circa la portata del legno e il fatto che il carico fosse destinato alla flotta veneziana, lo spinsero a liberare e congedare l'impertinente capitano¹⁰³.

Favorite non solo dai conflitti giurisdizionali, ma anche dalla particolare contestazione delle Bocche, le pratiche illecite appaiono in effetti essere state all'ordine del giorno. Il reato più comune rimaneva, qui come altrove, il contrabbando¹⁰⁴, che nel caso dei territori veneziani era artificiosamente ingigantito dalla concezione che la Serenissima aveva dell'Adriatico, considerato a tutti gli effetti territorio della Repubblica. Così, accanto al classico contrabbando inteso a evitare i dazi doganali, si aggiungeva quello che sfidava il divieto di commerciare con scali stranieri, un'infrazione che aveva peraltro ricadute anche sul piano doganale, in quanto sottraeva al fisco veneziano mercanzie tassabili. Secondo ciò che scriveva nel 1776 il Provveditore Straordinario di Cattaro Vincenzo Donà, i bocchesi «assorbivano» dal loro paese natio la propensione al contrabbando, unita a una particolare abilità nel medesimo; e dove l'abilità non era sufficiente, «supplivano» con le minacce e con l'omertà. Questa inclinazione era corroborata dai numerosi privilegi. Nel 1738 il Provveditore Ordinario di Cattaro Marcantonio Badoer aveva lamentato il fatto che le comunità delle Bocche ne abusassero per praticare il contrabbando senza remore e quasi alla luce del sole. Un patrone aveva avuto la sfrontatezza di chiedergli una bolletta in bianco (pratica vietata) per la Dalmazia, con l'evidente intento d'impiegarla per il trasporto verso altri stati; il cancelliere di Badoer aveva stampato la bolletta con indicato il carico, ma il patrone si era rifiutato di riceverla e aveva insistito per averla in bianco, cosa che «assicurava»

¹⁰³ Asv, Psa, 432, 29.3.1753; Csm, s. I, 559, 18.12.1776; 28.12.1776.

¹⁰⁴ Per una analisi di questo fenomeno in ambito marittimo, cfr. M. Figeac-Monthus, C. Lastécouères (ed.), *Territoires de l'illicite : ports et îles de la fraude au contrôle (XVIIe-XXe siècle)*, Armand Colin, Paris, 2012.

la volontà contrabbandiera¹⁰⁵. Alcune famiglie risultavano «solit[e] ...vivere a proprio talento e...deludere le pubbliche leggi».

Alla fine del 1750 venne segnalato il caso del patrone Alessandro di Vassili Cnesevich, di Castelnuovo, il quale, partito il 17 settembre con un trabaccolo diretto a Durazzo per caricare grani, aveva invece caricato tabacco, dichiarandolo per Venezia. Si era poi portato ad Ancona, da dove, venduto il carico, era rientrato a Castelnuovo con una fede di sanità di Ragusa; incrociando quest'ultima con la dichiarazione del cancelliere del console veneto a Durazzo, risultava come Cnesevich avesse compiuto il viaggio Durazzo-Ancona-Ragusa-Castelnuovo in soli 44 giorni, senza aver quindi effettuato alcuna contumacia e infrangendo così anche le leggi di sanità. Il duplice «delitto» era avvenuto nonostante si fosse provveduto a imbarcare sul trabaccolo (che oltre al patrone aveva a bordo sei marinai) un guardiano «di visita» fornito dal colleggetto di Castelnuovo: il guardiano figurava ancora a bordo a Durazzo ma non più a Ragusa, il che lasciava dubbiosi sulla sua sorte o sulla sua complicità. I rapporti della famiglia Cnesevich con Ancona e Ragusa appaiono ben consolidati. In novembre il fratello di Alessandro, Dimitri, e un loro zio, si erano portati da Durazzo ad Ancona con una tartana carica di tabacco e altre merci «coperta» dalla bandiera di Ragusa per «deludere» i divieti¹⁰⁶; e l'anno prima Dimitri aveva trasportato dall'Albania ottomana ad Ancona lane, tabacchi e altre mercanzie dichiarate ufficialmente per Venezia, portandosi invece, per «occultare il grave delitto», a Ragusa con il pretesto di acconciare il bastimento, ottenendovi una fede di sanità da spendere in altri porti¹⁰⁷.

Tra i prodotti contrabbandati spiccava il tabacco, una merce di particolare valore, ma non mancavano mercanzie meno nobili quali le granaglie, caricate di nascosto lungo le coste dell'Albania ottomana fuori dal consueto obbligo della volta e delle ronde: in questa pratica i bocchesi sembrano aver fatto scuola, spingendo anche i sudditi dalmati a seguirne l'esempio. Essi trafficavano «studiando» come tenersi lontani dagli occhi sia delle autorità consolari che delle Bocche; non si facevano rilasciare le fedes di sanità o se ne procuravano in stati esteri; se anche non toccavano Venezia, riuscivano comunque a ottenere fedes che ne attestassero il soggiorno. Le autorità veneziane delle Bocche ritenevano impossibile contrastare efficacemente il contrabbando, un aspetto già emerso negli studi di

¹⁰⁵ Asv, Ptm, 687, n. 26, 7.9.1776; 681, M. Badoer al Pgdm, 17.9.1738.

¹⁰⁶ Le bandiere di comodo erano un uso diffuso in tutto il Mediterraneo, con una particolare accentuazione in area ligure. L. Lo Basso, *Gente di Bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Carocci, Roma, 2016, p. 141.

¹⁰⁷ Asv, Csm, s. I, 557, Pca Marino Vitturi ai Csm, 9.12.1750 e all.ti. L'uso della bandiera ragusea sembra essere stata una prassi consolidata da parte della navigazione bocchese. Cfr. Asv, Csm, s. I, 661, Cvd Pietro Rosa 12.8.1705.

Paolo Preto relativi ad altri territori della Repubblica¹⁰⁸. D'altro canto, il contrabbando poteva anche essere una risposta a spinte economiche che prescindevano dalla semplice elusione fiscale. Nel caso del tabacco, la produzione dell'Albania, che nel 1754 era stimata a 15 mila balle annue, era solo parzialmente assorbita dal consumo di Venezia, che non superava le 6-7 mila balle, sicché il sovrappiù trovava sbocco nell'esportazione illegale verso tutte le coste della Repubblica. La sovrapproduzione era tale che il dobrotino Vincenzo Tripovich, che aveva in quegli anni il partito del tabacco per Venezia, chiese di poterne esportare legalmente anche nei territori austriaci e pontifici¹⁰⁹.

Nelle Bocche, l'accentuata articolazione delle coste facilitava gli sbarchi clandestini, contrastati per motivi fiscali, ma soprattutto temuti per quelli legati alla salute. Nel 1732 la peste fece la sua comparsa a Pastrovicchio, estendendosi poi fino allo stato raguseo: la causa fu individuata nello sbarco segreto di coltri, schiavine e sacchi di lana da parte di una «barca» proveniente da Durazzo nella casa di «Nicolò Casanegra, uomo ben opulento e perciò di partito, di credito e di autorità fra quella popolazione» (popolazione che qualche decennio dopo un altro rappresentante veneziano avrebbe definito di «indole sempre indisciplinata, ardita e feroce..., solit[a] a non rispettare altro oggetto che quello del proprio interesse»). Per frenare il diffondersi dell'epidemia, il Provveditore Straordinario di Cattaro Angelo Magno dispose il distacco di una delle due galeotte a sua disposizione presso l'isola di San Nicola, posta di fronte a Budua e Pastrovicchio, inviando la seconda unità a incrociare lungo la costa. I controlli e il timore del contagio non frenarono comunque i contatti clandestini. Un reclutatore cercò di superare il «confine sanitario» imbarcando uomini per un reggimento di fanteria dalmata: scoperto, venne immediatamente passato per le armi.

Nonostante queste punizioni esemplari, un paio di anni dopo il Provveditore Straordinario Vincenzo Donà continuava a lamentare il fatto che i «negozianti» delle Bocche si preoccupassero esclusivamente del proprio guadagno, senza alcun «riflesso» ai pericoli sanitari. I pastrovicchi sembrano essersi distinti nella renitenza alle leggi di sanità. Nel 1790 ad esempio, un loro gruppo, destinato alla contumacia nel lazzeretto di Castelnuovo, obblìgò con la forza il patrone del trabaccolo

¹⁰⁸ Asv, Csm, s. I, 666, Cvd Giovanni Antonio Maria Morana, 20.7.1791; 560, Psc Marco Querini 1.11.1740; P. Preto, *Il contrabbando sul lago di Garda in età veneziana*, in G. Borelli (a cura di), *Un lago, una civiltà: il Garda*, Verona, 1983, pp. 377-401; Id., *Il contrabbando e la frontiera: un progetto di ricerca*, in C. Ossola, C. Raffesin, M Ricciardi (a cura di), *La frontiera da Stato a Nazione. Il caso Piemonte*, Bulzoni, Roma, 1987, pp. 311-327.

¹⁰⁹ Asv, Csm, s. I, 560, PgdM Vincenzo Grimani 24.8.1754 e all. s.d., supplica Vincenzo Tripovich.

che li stava trasportando a sbarcarli su uno «scoglio» della costa, da dove poi si dileguarono, nonostante l'imbarcazione fosse scortata da uno sciabecchino del Capitano del Golfo. Sbarchi clandestini avvenivano anche per il richiamo di casa e il desiderio di guadagno nei piccoli commerci privati, cosa che ritardava il trasporto delle merci e gettava «vergogna e discredito» su tutta la marina mercantile veneziana¹¹⁰.

Pur impegnate nella prevenzione e nella repressione, le autorità della Repubblica erano attente a danneggiare il meno possibile il commercio: nel 1784, ad esempio, una polacca non venne trattenuta nonostante i dubbi sulle pratiche del capitano e la necessità di approfondire le indagini. Va comunque sottolineato che i controlli potevano anche attestare la correttezza di chi praticava il traffico: nel 1756 la galeotta di guardia a Porto Rose verificò la perfetta corrispondenza del carico di un pièlego di Parzagno con il manifesto esibito dal patrone dell'unità¹¹¹. Si tratta di un aspetto che ha lasciato probabilmente scarse tracce nella documentazione, più attenta all'infrazione che al rispetto della legge, ma che andrebbe considerato nel valutare la maggiore o minore componente di illegalità nei traffici.

6. Conclusioni

Gli scopi del governo veneziano nella creazione del lazzeretto di Castelnuovo possono essere sintetizzati in tre punti: attrarre una significativa parte del traffico dell'Albania ottomana e incanalarla verso Venezia; assicurare alla navigazione veneta, e bocchese in particolare, il monopolio di questo traffico; rafforzare il controllo sulla problematica area delle Bocche. Si può dire che il primo scopo sia stato sostanzialmente raggiunto, mentre per gli altri due il bilancio è meno favorevole, con maggiori risultati per il secondo e minori per il terzo.

Circa il primo obiettivo, per quanto non sia possibile misurare con precisione la forza di attrazione di Castelnuovo, non sembrano esserci molti dubbi sul fatto che le merci arrivassero in buona quantità e che ripartissero poi per Venezia, assicurando un regolare flusso commerciale per la Dominante. Le fonti sono incomplete, tuttavia non solo le voci, sicuramente interessate, dei rappresentanti veneziani nelle Bocche, ma anche i controlli effettuati dalle forze navali in Adriatico

¹¹⁰ Asv, Ptm, 680, A. Magno n. 31, 17.4.1732. n. 33, 19.5.1732; V. Donà n. 12, 31.8.1734; Psa, 436, Psc Gaetano Minotto, 9.3.1790; Psc Marco Zorzi, 28.12.1793; Csm, s. I, 558, Cdg Bernardo Soranzo 22.4.1793.

¹¹¹ Asv, Psa, 435, Psc Domenico Marcello, 5.9.1784; Csm, s. I, 557, Psc Giustino Boldù 20.10.1756.

sembrano confermare che i numerosi illeciti si riferissero non tanto alle merci in uscita dal lazzeretto, quanto ad altri flussi di traffico, come quelli provenienti direttamente dall'Albania ottomana o dall'interno delle Bocche stesse¹¹². Il traffico in uscita – e qui si entra nel secondo obiettivo – venne assicurato da vettori veneti, ma fallì invece il tentativo di estenderne il monopolio alla navigazione tra l'Albania ottomana e Castelnuovo, che rimase sempre in gran parte nelle mani dei dulcignotti. Indubbiamente l'abilità di questi ultimi nel giocare sul duplice tavolo della guerra di corsa e del commercio, grazie anche al sostegno delle locali autorità ottomane, diede loro la possibilità di mettere in difficoltà i bocchesi, rafforzando nel contempo la storica animosità tra i due gruppi.

Riguardo al terzo obiettivo, la presenza all'uscita delle Bocche di una doppia cerniera protettiva (galeotta a Porto Rose, lazzeretto e collegetto a Castelnuovo) rafforzò senza dubbio la capacità di controllo veneziano. Ciò non impedì tuttavia ai bocchesi di proseguire nella tradizionale politica di illeciti marittimi che li caratterizzava agli occhi delle autorità veneziane. Questa inclinazione, alimentata dai privilegi goduti da secoli da comunità posizionate lungo un confine critico per la Repubblica e nel contempo fonti di importanti risorse marittime e navali, resero le Bocche un'area di costante compromesso tra le spinte dirigiste e centraliste del governo veneziano e la necessità di preservare la fedeltà delle popolazioni locali. Una politica certamente tipica di tutto lo stato veneziano, ma che sembra aver qui avuto da un lato una particolare accentuazione, dall'altro aver forse incontrato i maggiori risultati, se si considera il fatto che le Bocche furono l'ultimo territorio veneziano ad ammainare la bandiera di San Marco al momento della caduta della Repubblica nel 1797. Si tratta di considerazioni fortemente impressionistiche e ipotetiche, da confermare o smentire con nuove ricerche che potrebbero giovare anche degli archivi locali e di quelli di Ragusa. Ciò che appare sicuro è che l'esperienza di Castelnuovo abbia confermato sia la vitalità e centralità marittima delle Bocche, sia il fatto che i rapporti commerciali con l'Impero Ottomano siano rimasti un elemento di particolare rilievo per l'economia veneziana fino al 1797, giustificando e accentuando il desiderio veneziano di mantenere buone relazioni con la Porta.

¹¹² Cfr. le lettere di alcuni capitani del Golfo in Asv, Psa, 417. Solo nel 1707 si segnalano casi di merci, quali la cera, transitate per il lazzeretto di Castelnuovo e poi inviate a Senigallia: l'intervento delle autorità veneziane sembra aver interrotto questo traffico. A. Saraçi, *Il commercio adriatico di Scutari* cit., p. 101.