

Salvatore Ciriaco

VENEZIA E LA GLOBALIZZAZIONE (SECOLI XVII-XVIII)*

DOI 10.19229/1828-230X/52012021

SOMMARIO: *Il saggio si propone di analizzare la possibile risposta che la Repubblica di Venezia diede, o poté dare ai profondi cambiamenti di carattere geopolitico e istituzionale che si presentarono nel corso del XVII e XVIII secolo. È analizzata la struttura dello stato diviso fra possedimenti di terra e piazzeforti marittime, nell'ambito delle quali operarono numerose minoranze mercantili (greche, dalmate, ebraiche, armene) le quali si sostituirono lentamente al patriziato veneziano, sempre meno interessato al commercio marittimo. Il peso della concorrenza internazionale (olandese, francese, inglese oltre che ottomana e russa) per quanto crescente non impedì che la Repubblica, grazie al ruolo di quelle minoranze, fosse ancora presente nei mercati del Mediterraneo e del Medio Oriente.*

PAROLE CHIAVE: *economia veneziana, globalizzazione, minoranze, Ottomani, Russi, Persiani.*

VENICE IN A GLOBALIZED CONTEXT (17TH-18TH CENTURIES)

ABSTRACT: *The essay aims to analyze the possible response that the Republic of Venice gave, or could give, to the profound changes of a geopolitical and institutional nature that occurred during the 17th and 18th centuries. The structure of the state is analyzed, divided between land holdings and maritime strongholds, within which numerous mercantile minorities (Greek, Dalmatian, Jewish, Armenian) operated, slowly replacing the Venetian patriciate, less and less interested in maritime trade. The weight of international competition (Dutch, French, English as well as Ottoman and Russian), however growing, did not prevent the Republic, thanks to the role of those minorities, from still being present in the markets of the Mediterranean and the Middle East.*

KEYWORDS: *Venetian economy, globalization, minorities, Ottomans, Russians, Persians.*

1. Una premessa

Appare incontrovertibile che negli ultimi decenni, caratterizzati da intensi scambi commerciali e da una globalizzazione, considerata da alcuni persino inevitabile, si siano aperti scenari che rimandano a loro volta a un passato che si vuole analizzare con occhi nuovi. Sulla base di queste suggestioni si è indotti ad indagare il grado di internalizzazione che si era espresso nei secoli precedenti, guardando di volta in volta al Medioevo o ai viaggi di Marco Polo (per limitarsi a secoli più vicini) o a quella nutrita schiera di missionari e viaggiatori che avevano guardato al continente eurasiatico con lo scopo di stabilirvi delle

* Abbreviazioni: V Savi= Cinque Savi alla Mercanzia, in Archivio di Stato di Venezia. Tutte le date sono espresse in *more veneto*, con l'anno che iniziava il 1 marzo.

Mi è gradito ringraziare Maurice Aymard per la lettura critica del mio testo e le utili osservazioni propostemi, così come quelle ricevute da anonimi referees.

connessioni più stringenti¹. La microstoria, salutata come un'innovazione importante ed originale nella ricerca storica² si trova ora a confrontarsi con un percorso che sembra muoversi nella direzione opposta, vale a dire la «World History» (alcuni storici, soprattutto di matrice francese, la vogliono interpretare come «Histoire Mondiale») distinta a sua volta dalla «Global history». Credo tuttavia innegabile che quest'ultima e/o la World History (con le diverse accezioni e premesse metodologiche che non sono trascurabili, e che non possiamo analizzare in questa occasione, come del resto le puntualizzazioni e la convergenza fra la stessa microstoria e la storia globale) rispondano in misura ineludibile a ciò che avviene nel mondo³.

Si sono interpretati come dei processi fondamentali fra la fine del Quattrocento e il Cinquecento la scoperta e la valorizzazione del Nuovo Mondo, con le note ricadute sul Mediterraneo e sulla Repubblica di Venezia in particolar modo.

Una città-mondo, come l'ha definita Fernand Braudel, la quale pur avendo aperto le vie terrestri con il mondo asiatico e quindi in prospettiva con il Pacifico, alla fine ne sarebbe risultata esclusa. I Portoghesi prima (isolatamente e in seguito in una unione problematica con la monarchia spagnola), gli Olandesi poi, nonché gli Inglesi e i Francesi (forti delle loro compagnie commerciali ma anche con assetti istituzionali che superavano inevitabilmente gli interessi cittadini, quali sia Venezia sia gli altri stati regionali italiani mantennero troppo a lungo), rintuzzarono ogni velleità espansiva della Repubblica. Fu in questa transizione da un'economia di scambio a un'economia-mondo che la Repubblica estrinsecò i suoi limiti⁴. Inevitabilmente Venezia dovette, o fu costretta, nel corso della prima età moderna a limitare gli spazi della propria presenza marittima – premessa delle proprie capacità espansive, produttive e manifatturiere – sostanzialmente al Mediterraneo ma non meno a quello orientale (il quale ultimo le permise tuttavia di

¹ Mi sia acconsentito di rinviare al mio saggio *The Early Modern «Silk-Road». The Role of European, Chinese, and Russian Trade Reassessed*, «Comparativ», 29, 2019, pp.118-134.

² Sulla microstoria e i suoi percorsi cfr. ora il numero speciale di *Past & Present*, vol.242, Issue Supplement, 14 November 2019.

³ *Histoire globale, mondialisations et capitalisme*, sous la direction de Ph. Beaujard, L. Berger, Ph. Norel, La Découverte, Paris, 2009; P. O'Brien, *Historiographical traditions and modern imperatives for the restoration of global history*, «Journal of Global History», vol. 1, Part 1, March 2006, pp.3-39; S. Beckert, D. Sachsenmaier, *Global History, Globally. Research and Practice around the World*, Bloomsbury Academic, London, 2018.

⁴ F. Braudel, *Civilisation, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle*. 2. *Les jeux de l'échange*; 3. *Le temps du monde*, A. Colin, Paris, 1979; G. Marcocci, *L'Italia nella prima età globale (ca.1300-1700)*, «Storica», 60, 2014, pp.7-50; P. de Zwart and J. Luiten van Zanden, *The Origins of Globalization. World Trade in the Making of the Global Economy, 1500-1800*, Cambridge University Press, Cambridge, 2018.

restare agganciata ai mercati asiatici, seppure limitati alle propaggini indiane), con qualche sempre più timida avventura nell'Atlantico. Molto probabilmente l'aver rinunciato o a risultare esclusa (a differenza della sua tradizionale rivale, Genova) da quel che apparve all'epoca il baricentro dell'economia moderna, vale a dire l'Atlantico (portatore di nuovi prodotti alimentari ma soprattutto di oro e argento, base monetaria della quale gli operatori commerciali veneziani ebbero sempre modo di denunciarne la penuria), la costrinse a perseguire un'economia, inevitabilmente di corto respiro, incentrata nel puro scambio di prodotti.

Non è necessario qui ritornare su una problematica che ha voluto, da Fernand Braudel in poi, sottolineare la vitalità del Mediterraneo, area di scambio e di intrecci mercantili tutti da dipanare, nonostante l'indubbia espansione dell'Atlantico, ed ora il sempre più studiato Oceano Pacifico (in tutte le sue complesse articolazioni, molto più numerose di quelle che concernono lo stesso Atlantico nonché il Mediterraneo). Il fatto è che in quest'ultimo continuarono a convergere gli interessi non solo della Repubblica ma anche di quel mondo europeo e in particolar modo di quello tedesco il quale non avrebbe cessato di trovare nel porto veneziano, oltre che nello scalo triestino, uno sbocco importante per le proprie merci. A Venezia sarebbero giunti inoltre dall'Oriente più che le tradizionali spezie tutta una serie di prodotti (diamanti, cotone, seta greggia e lavorata, pellame, zucchero, caffè, tè, rabarbaro) che caratterizzarono gli scambi con l'Asia e che continuarono a percorrere, almeno sino al fatidico 1797, le tradizionali vie terrestri, solo in parte superate dai traffici di carattere marittimo.

Vitalità del Mare Mediterraneo significò anche, a partire dal XVI secolo, competizione navale e spinte espansive dei nuovi venuti, non sempre bene accetti, scriveva Braudel. Forse i più pericolosi sarebbero stati gli Olandesi, in grado di porre problemi ai Veneziani non solo nel settore marittimo bensì nel settore propriamente industriale, dalla *light drapery* alla biacca, dallo zucchero alla carta⁵. Ma a questi si sarebbero aggiunti i Francesi, formidabili competitori nei mercati medio-orientali, forse nel lungo periodo più degli stessi Olandesi e Inglesi. Ma quello che avrebbe alla fine scompigliato tutte le carte si sarebbe rivelato a far data dal XVIII secolo l'Impero russo, diretto competitor in questo gioco complesso dell'Impero ottomano. Di fronte a entrambi si affacciavano altre entità regionali di non trascurabile peso quali il Regno di Napoli (la prima flotta nel Mediterraneo, dopo quella francese) e la Toscana medicea, i quali stati si presentavano in questo appuntamento storico nella duplice veste di diretti avversari della Repubblica

⁵ P. De Zwart and J.L. van Zanden *The Origins of Globalization* cit., pp.14 e 18.

di Venezia nei mercati levantini ma anche di possibili alleati, in una supposta concordia nazionale, rispetto alle più forti monarchie occidentali.

Era comunque inevitabile il declino della Repubblica di Venezia? *Il n'y a pas de Républiques de Venise* declamano gli storici allorquando si vuole sottolineare che una qualsiasi repubblica non stia scomparendo come quella di Venezia⁶. Ci si chiede quali siano state le possibili difese e risposte dello stato veneziano. Sicuramente è mancata una reazione di carattere istituzionale, vale a dire un'apertura da parte del ceto dirigente (come sappiamo quelle poche centinaia di famiglie che detenevano i gangli del potere, amministrato comunque con competenza e indubbia compenetrazione) ad altri ceti e forze economiche. Sicuramente non fu una totale chiusura a queste ultime, incarnate dalle tradizionali minoranze operanti a Venezia: Greci, Ebrei, Armeni, Tedeschi, Dalmati, gli stessi Turchi. Esse permisero alla Repubblica grazie al loro operato e presenza nei diversi mercati di giocare un ruolo incisivo, nell'area adriatica e nelle regioni che si affacciavano nel Mediterraneo orientale.

Tuttavia è pur vero che oltre al loro operato sarebbe stato pur necessario introdurre una legislazione e strumenti giuridici che permettessero loro di competere con i loro rivali, diremmo ad armi pari (compagnie commerciali, porto franco, codice di navigazione, mercato azionario ad esempio). Vorremmo introdurre peraltro un'altra variabile, in un'ottica apertamente braudeliana, vale a dire quella che considera i limiti di una possibile risposta a un contesto internazionale in forte dinamismo e trasformazione e soprattutto chiedersi quali sarebbero potuti essere i margini di tale manovra.

2. La Repubblica in un'età di crisi. Tra terra e mare

Resta un punto fermo che quanto si delineasse nel corso del XVII secolo rappresentasse un *turning-point* decisivo per Venezia, sebbene le difficoltà sia sotto il profilo economico che internazionale debbano essere interpretate nelle varie sfaccettature, guardando sia alla città Dominante ma non meno al resto dello stato. Sicuramente dopo la pestilenza del 1630 si era pur registrata una lenta ma costante ripresa sia nel settore agricolo che in quello manifatturiero. Per quel che concerne quest'ultimo settore dopo l'abbrivio segnato da studi sul concet-

⁶ Concordo con quanto sottolinea Walter Panciera, a proposito della fine della Repubblica aristocratica: «un declino che non era affatto scontato rispetto all'infelice esito politico» (Panciera, *La Repubblica di Venezia nel Settecento*, Viella, Roma, 2014, p. 148).

to di declino relativo si è data la giusta enfasi alle produzioni di lusso, ad alto valore aggiunto e di nicchia, incentrate soprattutto nella Dominante.

In città soprattutto (senza dimenticare peraltro altri centri culturali ed editoriali, vedi le tipografie di Bassano) ebbe modo di svilupparsi una economia culturale di grande rilievo, forse per la famosa legge per cui il declino o l'arretramento economico di una civiltà dà luogo a una tardiva affermazione artistica e culturale. Il Sei e soprattutto il Settecento furono infatti per Venezia dei secoli in cui l'architettura, i teatri, la musica, la pittura conobbero uno sviluppo di carattere europeo, attirando, continuando e rafforzando una tradizione turistica che aveva preso le mosse già nei secoli precedenti⁷. Una tappa obbligata del *grand tour* aristocratico e borghese nel *bel paese*, oltre che il richiamo di giocatori d'azzardo e la presenza in città di ritrovi e salotti aristocratici (i ridotti) avrebbero rappresentato un'integrazione e un bilanciamento alle perdite che andavano a farsi annunciare nell'economia reale e nelle difficoltà finanziarie (non ultimi i costi sostenuti nella difesa di Candia e nella conquista, temporanea, della Morea)⁸.

Aspetto fondamentale della ristrutturazione dell'economia dello stato era comunque illustrato dal travaso di molte produzioni manifatturiere in Terraferma, sviluppando quella che è stata definita una possibile sebbene imperfetta regionalizzazione dell'economia veneta. Questa, articolata in molteplici aree, si esprimeva con spinte centrifughe rappresentate dai territori al di là del Mincio, vale a dire dal Bresciano e dal Bergamasco, territori viepiù gravitanti su Milano⁹. Certamente tali aspetti, oltre alla frammentazione fra Stato da Mar e Terraferma o l'estensione territoriale (se si volesse stabilire un confronto con la monarchia francese o con quella spagnola), non rappresentavano un elemento di forza rispetto ad altri stati-nazione, per non dire di imperi quali quello dei Ming/Qing, dei Moghul, dell'Impero ottomano, russo, safavide. Tuttavia tale confronto (quello della dimensione territoriale) risulta debole se si volesse prendere in considerazione il caso dei Paesi Bassi, stato di non estesa superficie territoriale ma pur

⁷ F. Benvenuti, *La città dei piaceri*, in *Storia di Venezia, VIII, L'ultima fase della Serenissima*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma, VIII, 1998, pp.705-744; R.C. Davis, G.R. Marvin, *Venice, the tourist maze: A cultural critique of the world's most toured city*, University of California Press, Berkeley Ca., 2004.

⁸ L. Pezzolo, *Una finanza d'ancien régime. La Repubblica veneta tra XV e XVIII secolo*, ESI, Napoli, 2006.

⁹ S. Ciriaco, *Venise et ses villes. Structuration et déstructuration d'un marché régional, XVI-XVIII siècle*, «Revue historique», 276 (1986), pp.287-307; Idem, *Protoindustria, lavoro a domicilio e sviluppo economico nelle campagne venete in epoca moderna*, «Quaderni Storici», XVIII (1983), pp.57-80; L. Pezzolo, *The Venetian Economy*, in *A Companion to Venetian History, 1400-1797*, Brill, Leiden-Boston, 2013, pp.255-289.

sempre esempio di una dinamica e «first modern economy», oltre che stato coloniale di indubbio successo, almeno in questi secoli cruciali¹⁰.

D'altro canto se era l'intera penisola italiana che doveva affrontare a livello internazionale una dura concorrenza nel settore marittimo, era nel Mediterraneo e in misura crescente nel Mediterraneo Orientale – dove si stagliava quel colosso economico e militare rappresentato dall'Impero ottomano, e dove l'economia veneziana aveva svolto da secoli una funzione essenziale – che la Repubblica era messa a dura prova dovendo reagire a tale confronto, nell'auspicio di non perdere il totale controllo dei suoi tradizionali spazi geografici ed economici.

Nel perseguire tali strategie sembra proponibile indicare nella mancata creazione di compagnie commerciali un fattore di crescente debolezza: un aspetto questo individuabile sia a Venezia che negli altri stati regionali italiani, tanto più risolutivo in quanto induce a un confronto con quelle compagnie che erano sostenute dagli stati-nazione in corso di formazione. Ovviamente in questo campo di studi si è sviluppato un orientamento che ha messo in evidenza volta a volta fattori culturali e religiosi, gli intrinseci legami che unirono ad esempio le monarchie iberiche con i loro commercianti, oppure il grado di imprenditorialità espresso dal caso inglese (Compagnia delle Indie Orientali) e ancor più da quello olandese, attraverso la VOC: un'imprenditorialità quest'ultima, talvolta senza scrupoli, ma che si contraddistingueva rispetto a un eccessivo e forse frenante intervento della monarchia francese.

Nel caso veneziano il ruolo del patriziato, supremo regolatore della vita economica e istituzionale dello stato, rappresentò sicuramente un ostacolo determinante. Creare delle compagnie, anche se solo semi-pubbliche ma aperte a un azionariato diffuso e a forze sociali più larghe rispetto alla classe dirigente, introducendo quindi il concetto di responsabilità individuale e di rischio legato all'investimento azionario, rappresentava un elemento di scardinamento del tradizionale assetto sociale e istituzionale. Questo si identificava con una classe di governo dedita sin dalle origini delle fortune veneziane con le attività commerciali interpretate, sulla scia di una lunga tradizione storiografica (a iniziare dagli studi di Frederic Lane) come una sorta di «board of governors»¹¹.

Una compagnia commerciale fu tentata tuttavia nel 1662-1663, parallelamente al tentativo di creare un porto franco, ma l'esperimento abortì sul nascere. Si intravedeva in quei tentativi il pericolo di creare

¹⁰ *The First Modern Economy* di J. de Vries e Ad van der Woude, Cambridge University Press, Cambridge, 1997.

¹¹ I. Cecchini and L. Pezzolo, *Merchants and institutions in early-modern Venice*, «Journal of European Economic History», 41/2 (2012), p.89.

dei corpi privilegiati e delle aree commerciali esclusiviste che sarebbero sfuggite al controllo di uno stato fondamentalmente mercantile¹²: aspetti non del tutto irragionevoli ma che confliggevano con forme commerciali più dinamiche in grado di superare strutture istituzionali anchilosate.

Ciò che sembra incontestabile è che la mancanza di tali organismi all'epoca, per quanto sarebbero stati attaccati dal liberismo di fine Settecento, teorizzato da Adam Smith - con qualche buona ragione ma anche con l'eccessiva accentuazione del grado di imprenditorialità e di positiva ricaduta economica che il liberismo veniva a creare - sembra difficile negare che la loro assenza non abbia costituito una debolezza intrinseca e supplementare alla tenuta del ruolo internazionale ed economico di Venezia. È possibile, come proporrebbe Maurice Aymard, che la mancata volontà di costituire delle compagnie commerciali rappresentasse l'inevitabile conseguenza della consapevolezza di non poter aprire il commercio ad oceani troppo lontani, nella navigazione dei quali erano necessarie altre organizzazioni e istituzioni finanziarie.

Vero è che non possiamo per questo stabilire alcuna coazione e identità di interessi fra stati e compagnie commerciali, né fra le finalità economiche delle compagnie e una loro identità etnica o religiosa, come è stato sottolineato dalla letteratura storica più recente: questa ha messo in guardia dall'interpretare l'esistenza di steccati insuperabili di ordine religioso o etnico¹³. Una considerazione questa che non vale di meno nel caso veneziano, dove bergamaschi o bresciani avevano modo di giocare un ruolo importante negli stessi gangli marittimi della Repubblica, come è stato evidenziato¹⁴. In definitiva ci si trova di fronte nel caso veneziano a un quadro economico e sociale articolato dove è difficile intravedere politiche coerenti e unidirezionali fossero queste di carattere generale oppure riflettenti specifici interessi economici, di carattere monopolistico o di carattere etnico-religioso.

¹² M. Costantini, *Commercio e marina*, in *Storia di Venezia. L'ultima fase della Serenissima* cit., pp.600-602; W. Panciera, *Fiducia e affari nella società veneziana del Settecento*, CLEUP, Padova, 2001; R. Grafe and O. Gelderblom, *The Rise and Fall of the Merchant Guilds: Re-thinking the Comparative Study of Commercial Institutions in Premodern Europe*, «Journal of Interdisciplinary History», vol. 40, n.4, Spring 2010, spec. p.109 (un'analisi in termini esclusivamente econometrici delle compagnie commerciali, come fanno gli autori, lascia la variabile politico-istituzionale inevitabilmente nell'ombra).

¹³ La letteratura sull'argomento è molto vasta e impossibile da riprendere in questa occasione: cfr. almeno lo studio pionieristico sulla comunità sefardita di Livorno di F. Trivellato, *The Familiarity of Strangers: The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*, Yale University Press, New Haven, 2009.

¹⁴ J.D. Tracy, *Il commercio italiano in territorio ottomano*, in *Il Rinascimento e l'Europa. Commercio e cultura mercantile*, IV, A. Colla, Vicenza, 2007, pp.426-451.

Certamente sotto il profilo macro-economico è necessario chiedersi quale fosse il ruolo del commercio e delle transazioni marittime nell'ambito dell'intera economia dello stato veneziano. Certamente si può concludere con Vera Costantini e Benjamin Arbel che nel giro di pochi decenni, dopo la perdita di Cipro e con una accelerazione nella seconda metà del XVII secolo, il panorama del commercio veneziano sarebbe mutato profondamente, dominato com'era dalla concorrenza di Olandesi, Inglesi e Francesi¹⁵. Benjamin Arbel sottolinea come «perduta Cipro, la storia prese tutt'altra piega. Per la prima volta dopo molti secoli lo Stato da mar diventava una componente alquanto marginale del sistema statale veneziano».

In effetti è difficile negare che gli orizzonti della Repubblica si fossero contratti, nonostante che nel tardo Seicento si registrasse una rinnovata spinta di dinamismo economico, un ultimo sussulto espansionistico che si concludeva con l'annessione del Peloponneso (perduto peraltro successivamente)¹⁶. D'altro canto se è impossibile negare gli aspetti talvolta di carattere «coloniale» in molte aree della Repubblica (con tutti i rischi di proiettare nel passato una categoria storica di difficile e in ogni caso di antica definizione), è altrettanto problematico intravedere un «impero» per quanto riguarda gli aspetti istituzionali della Repubblica: non a caso si sostiene l'esistenza di un *Commonwealth* ante litteram¹⁷.

Che poi la Terraferma, lo sviluppo manifatturiero, la produzione agricola, i rapporti e i commerci con l'Europa centrale fossero divenuti centrali nella realtà dell'economia veneziana e nelle obbligate strategie della classe di governo (se davvero tali linee si possono evincere e leggere attraverso le pratiche amministrative e finanziarie), tutto ciò non può oscurare o far dimenticare la tenuta dei rapporti commerciali con il Mediterraneo orientale e con quelle regioni che ora definiamo, sbrigativamente e certamente in modo inappropriato per il passato, Medio Oriente, traffici che poterono estendersi sino al subcontinente indiano.

¹⁵ V. Costantini, *Il sultano e l'isola contesa. Cipro tra eredità veneziana e potere ottomano*, UTET, Torino, 2009, p.177.

¹⁶ B. Arbel, *Colonie d'Oltremare*, in *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, V, *Il Rinascimento. Società ed economia*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma, 1996, p.980; M. van Gelder, *How to influence Venetian economic policy: collective petitions of the Netherlandish merchant community in the early seventeenth century*, «Mediterranean Historical Review», 24 (2009), pp. 29-47.

¹⁷ *Il Commonwealth veneziano tra 1204 e la fine della Repubblica. Identità e peculiarità*, G. Ortalli, O.J. Schmitt, E. Orlando (a cura di), Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, Venezia, 2015; E. Ivetic, *Storia dell'Adriatico. Un mare e la sua civiltà*, Il Mulino, Bologna, 2019.

3. Venezia e il Mediterraneo. Il ruolo delle comunità mercantili e delle diaspore

In tale contesto un ruolo fondamentale – sebbene non sia sostenibile concludere su un loro ruolo esclusivo e generalizzato – svolsero quelle «minoranze» e gruppi etnici, quelle «diaspore commerciali», le quali pur nella loro specificità e valenza vennero pressoché a sostituire le compagnie commerciali di cui si è detto¹⁸. Un approccio dunque che guardi alla politica veneziana nelle sue direttive generali ma che contempi e studi tale ruolo all'interno della società economica veneziana è pressoché necessario. Tale alleanza di fatto forse spiega la tenuta dell'economia veneziana sino alla fine della Repubblica patrizia, alla quale caduta giocarono certamente i ben noti fattori di carattere istituzionale e politico-militare che si presentarono alla fine del XVIII secolo (in primis l'arrivo delle armate napoleoniche, portatrici di un modello politico innegabilmente più avanzato e dinamico, seppure ben presto prono a convertirsi in una politica ed economia di carattere nazionalistico e illiberale).

Di questi attori, che operarono nel quadro delle attività commerciali (ma talvolta non solo in esse) è necessario evidenziarne gli interessi, il ricercato successo economico di famiglie e singoli commercianti che emersero dal contesto veneziano, sulla scia di una letteratura che non cessa di estendersi¹⁹. Sotto il profilo strettamente economico, Laurent Berger non ha mancato di mettere in evidenza come alla fin fine tali diaspore avessero creato delle situazioni di autentico monopolio, allontanando sistematicamente l'offerta dalla domanda, i consumatori dai produttori al fine di speculare sullo scarto del prezzo relativo nonché sull'asimmetria delle informazioni da un territorio all'altro. «En allongeant les chaînes de marchandises et en cloisonnant ainsi l'information d'un marché à l'autre, en s'érigent de par leur maîtrise pratique de circuits et de réseaux commerciaux de plus en plus vastes comme les seuls intermédiaires disponibles, ces groupes marchands se sont mués en élites capitalistes nomades, au sens où celles-ci se

¹⁸ G. Christ, *Diasporas and Diasporic communities in the Eastern Mediterranean. An Analytical Framework*, in *Union in Separation. Diasporic Groups and Identities in the Eastern Mediterranean (1100-1800)*, Viella, Roma, 2015, spec. p.19.

¹⁹ Gelina Harlaftis, nella sua interessante interpretazione delle famiglie greche nel quadro delle diaspore mediterranee, vorrebbe allontanarsi da una interpretazione «marxista» ma in realtà sottolinea il ruolo del «business» in quelle strategie (vedi G. Harlaftis, *Mapping the Greek Maritime Diaspora from the Early Eighteenth to the Late Twentieth Centuries*, in *Diaspora Entrepreneurial Networks: Four Centuries of History*, ed. by I. Baghdiantz McCabe, G. Harlaftis, I. Pepelasis Minoglou, New York, Berg, 2005, p.164).

sont implantées et réparties aux divers nœuds et relais de ces réseaux en expansion»²⁰.

In tale quadro e a monte, per quanto riguarda Venezia, sembra acquisita l'evidenza di un patriziato meno coinvolto e interessato (quasi sicuramente per le più sicure e proficue occasioni di investimento in altri comparti dell'economia veneta, in primis gli investimenti fondiari) a continuare una politica commerciale che l'aveva contraddistinto nei secoli più fiorenti dell'espansione economica della Repubblica. A valle vi era una realtà socio-etnica complessa, frantumata ma anche solidale tanto che James Tracy ha proposto sia un «conflitto frenato» nella conquista dei vari mercati medio-orientali, sia una «age of partnership»²¹.

La risposta storica e storiografica deve quindi analizzare empiricamente l'operato di tali gruppi mercantili e proporre un'interpretazione che tenga conto da un lato del contesto storico in cui essi operavano, dall'altro dell'apporto decisivo che essi contribuirono nel sostenere l'economia veneziana, con un'azione individuale e di gruppo, che queste comunità mercantili esprimevano. Se questa è la possibile interpretazione di fondo, è legittimo chiedersi quanto fossero stringenti i legami, la sintonia, l'unità di intenti fra queste minoranze e lo stato veneziano stesso, in un'epoca in cui l'idea di nazione e di sentire patriottico non si erano certo espressi. In altri termini la comunità greca o armena o ebraica e le altre ancora operavano a beneficio dei loro gruppi etnico-religiosi o della Repubblica? E al loro interno quale era il livello di solidarietà o di estraneità?

Tutte risposte da elaborare negli specifici contesti storici, rapportandosi tali minoranze a dei mercati internazionali in forte mutamento e ai quali occorreva adattarsi, e chi meglio di tali minoranze poteva interloquire con altre minoranze che pur esistevano all'interno di altri colossi come l'Impero ottomano e safavide, l'India dei Moghul o la Cina dei Qing? Minoranze che dovevano adattarsi a realtà in continua trasformazione pena il loro estinguersi unitamente a quel «declino» generale dello stato veneziano. D'altro canto se è proponibile parlare di ristrutturazione e di conversione di molti settori manifatturieri nella Dominante e nella Terraferma, innegabilmente lo Stato da Mar e il commercio che vi si sviluppava percorrevano un percorso suo proprio.

Certo i concorrenti nella conquista dei mercati internazionali non mancavano, ed erano numerosi sia nell'Adriatico sia nel Mediterraneo:

²⁰ L. Berger, *Épilogue*, in *Histoire globale, mondialisations et capitalisme* cit., spec. p.440; fondamentali le pagine di Braudel dedicate ai circuiti mercantili in *Les jeux de l'échange* cit., pp.117-173; U. Tucci, *The Psychology of the Venetian Merchant in the Sixteenth Century*, in J.R. Hale (ed.), *Renaissance Venice*, Faber and Faber, London, 1974, p. 356.

²¹ Tracy, *Il commercio italiano in territorio ottomano* cit., p.450.

in primo luogo la tradizionale rivale di Venezia, la Repubblica di Genova. È questo un confronto con Genova non irrilevante, in quanto ci obbliga a guardare alle strategie commerciali e ancor più finanziarie che hanno caratterizzato le due Repubbliche. Sembra proponibile l'interpretazione secondo la quale la Repubblica di Genova, obbligata ad optare da un lato per una più dinamica presenza nel Mediterraneo, dopo una stagione di successi commerciali a ritroso nel tempo nel Mar Nero²², dall'altro optasse per un ruolo più attivo nelle Americhe²³. L'espansione verso le Americhe, nell'ambito della quale Genova svolse un' incisiva attività di carattere finanziario (come un'abbondante letteratura ha da tempo sottolineato, forse più per le più favorevoli opportunità che tali imprese le offrivano rispetto al settore manifatturiero, nel lungo periodo meno fondamentale a un confronto con il caso veneziano²⁴) indubbiamente la spinse ad abbandonare il settore orientale dominato da presenze quali l'Impero ottomano e la Russia. Con questi ultimi Venezia sembrò svolgere delle politiche più accomodanti e quindi vincenti nel lungo periodo.

Un aspetto caratterizzò comunque la Repubblica della Lanterna rispetto alla Dominante, vale a dire il ruolo sempre più invasivo della Casa di San Giorgio nell'ambito delle istituzioni cittadine e in particolar modo nel settore finanziario, del quale Venezia non sembra aver approfittato quanto la sua rivale. E' possibile quindi che tale aspetto rappresenti un elemento di debolezza per Venezia nel quadro della ristrutturazione della sua economia. Il peso del coacervo di interessi economici che la casa di San Giorgio esprime non ebbe tuttavia confronti con Venezia, dove certamente gruppi ristretti e le tradizionali famiglie patrizie controllavano i gangli del potere amministrativo e politico configurando

²² S.P. Karpov, *L'impero di Trebisonda. Venezia Genova e Roma, 1204-1461. Rapporti politici, diplomatici e commerciali*, Il Veltrò, Roma, 1986, p.109; G. Harlaftis, *Black Sea and its maritime networks, 1770s-1810s. The Beginnings of its European Integration*, in *Maritime Networks as a Factor in European Integration*, Firenze University Press, Firenze, 2019, pp. 355-382; N. Di Cosmo *Mongols and Merchants on the Black Sea Frontier in the Thirteenth and Fourteenth Centuries: Convergences and Conflicts*, «Journal of World History», 10, 2005, pp.1-40 (l'autore interpreta l'arretramento di Genovesi e Veneziani dal Mar Nero e soprattutto il mancato mantenimento di fiorenti rapporti commerciali con la Cina a causa dell'incapacità e scarsa volontà di stabilire dei rapporti diplomatici ed economici diretti con l'Impero Celeste).

²³ G. Felloni, *Gli investimenti finanziari genovesi in Europa tra il Seicento e la Restaurazione*, Giuffrè, Milano, 1971; C. Brilli, *Coping with Iberian monopolies: Genoese trade networks and formal institutions in Spain and Portugal during the second half of the eighteenth century*, «European Review of History: Revue européenne d'histoire», 23, n.3 (2016), pp. 456-485.

²⁴ Fernand Braudel interpreterebbe nella direzione opposta («Plus que Venise, en effet, elle a participé à la montée industrielle européenne des XVIIe et XVIIIe siècles...»: *Le temps du monde* cit., p.141).

una sorta di equilibrio nella gestione del potere economico impedì a Venezia l'affermazione di una sola istituzione, la quale in definitiva sembrò identificarsi *tout court* con i destini di Genova²⁵.

Nonostante tutto ciò era nell'ambito di Genova e dei suoi magnati che prendeva corpo una iniziativa commerciale sulla falsariga di quelle Compagnie che andavano a svolgere un ruolo fondamentale nell'espansione di questi secoli. A metà '600 era istituita in effetti una «Compagnia delle Indie Orientali» la quale non solo seguiva l'esempio della, in questi decenni ormai affermata, VOC olandese, ma con essa stringeva, almeno sotto il profilo commerciale e finanziario, una diretta alleanza. Tale impresa, iniziata nel 1647, doveva tuttavia concludersi pochi anni dopo, nel 1650, allorché giunte le due navi nel porto di Batavia, la San Giovanni Battista e la San Bernardo, esse venivano sequestrate dalle autorità olandesi in quanto considerate agenti di una potenza straniera (una prassi seguita dalla VOC con ogni competitore che mettesse in pericolo le proprie strategie commerciali, chiaramente di carattere monopolistico). A nulla valsero le proteste dei finanziatori genovesi spalleggiati dal governo della città ligure presso Amsterdam. Di conseguenza le fortune della Compagnia si spensero sul nascere e nulla, almeno sotto il profilo organizzativo che richiamasse la formazione di una Compagnia commerciale, fu più intrapreso in quei mari, sebbene Genova avesse auspicato un maggior dinamismo nei commerci con l'Oriente, soprattutto con il Giappone²⁶.

Né migliore risultati conosceva l'impresa, del tutto individuale, di Tommaso Skynner, il quale proponeva alla città di occupare e colonizzare un'isola nell'Oceano Indiano, grazie all'aiuto di un fratello residente in India così da trarre quei vantaggi e profitti che ormai da tempo ottengono «i re di Spagna, di Portogallo, di Francia, d'Inghil-

²⁵ G. Felloni (ed.), *La Casa di San Giorgio : Il potere del credito*, (Atti del Convegno, Genova, 11-12 novembre 2004), Società ligure di Storia Patria, Genova, 2006 ; Braudel, *Les jeux de l'échange* cit., p.465; C. Taviani, «Hanno levato l'amore dal comune e postolo a San Giorgio». *L'immagine del comune e della Casa di San Giorgio di Genova*, in *Libertà e dominio. Il sistema politico genovese: le relazioni esterne e il controllo del territorio*, Viella, Roma, 2011, pp.281-304.

²⁶ Sin dagli inizi questi accordi evidenziavano un chiaro ruolo subordinato in quanto Genova acquistava ad Amsterdam le due navi che avrebbero dovuto solcare i mari d'Oriente. Cinque finanziatori genovesi avevano investito una somma di 312.000 reali (G. Pessagno, *La grande navigazione olandese al XVII secolo. «La Compagnia delle Indie Orientali» (1647-1650)*, «Genova. Rivista Municipale», Anno X, N.8 (1930), pp. 641-647; D. Presotto, *Da Genova alle Indie alla metà del Seicento*, in *Atti della Società ligure di storia patria*, Nuova Serie, IX, LXXXIII (1969), pp.71-91). Sulle ambizioni genovesi nel raggiungere i mercati asiatici attraverso le rotte polari cfr. L. Tommaso Belgrado, *Opuscoli di Benedetto Scotto. Gentiluomo genovese circa un progetto di navigazione per settentrione alla China ed alle Indie Orientali, editi nel principio del secolo XVII*, in *Atti della Società ligure di storia patria*, V, Fasc. 10 (1869), pp.277-353.

terra e di Svetia, e li Stati d'Hollanda»²⁷. Non conosciamo gli esiti di quest'altra avventura individuale, ma il silenzio delle fonti non ci fanno ben sperare.

È difficile comunque se non impossibile concludere, sulla base di queste fallimentari iniziative, quale delle due Repubbliche, Venezia o Genova, reagisse in modo appropriato (o potesse ?) all'impatto con i paesi concorrenti, chiedendosi sino a che punto fossero riuscite a non danneggiare in misura irreparabile le rispettive basi economiche (rinuncerei qui a ogni analisi di tipo sociale o istituzionale, sebbene non sarebbe certo inopportuno farlo). Eguale spettro di indagini si potrebbe estendere al caso della Toscana medicea ²⁸ o alle fortune del suo porto, Livorno, il quale divenne un *hub* fondamentale nell'arrivo delle merci dall'Europa occidentale e nell'esportazione dei prodotti mediterranei ²⁹.

4. La penisola balcanica

Se quindi il Mediterraneo restava un mare conteso e da dividersi con altri concorrenti, l'Adriatico restava, almeno come auspicio strategico, la naturale estensione delle acque territoriali veneziane. In realtà anche in questo contesto marittimo la Dominante era cosciente che doveva confrontarsi con le ambizioni dell'Impero ottomano il quale mirava a estendere la propria influenza nella penisola balcanica, almeno sino alla frontiera serba. Ambizioni geopolitiche che si realizzavano sia attraverso una religione islamica che penetrava nei territori conquistati, sia con un format militare di prima grandezza, sia con le sue proprie manifatture, come bene hanno messo in rilievo gli studi di un'ampia schiera di storici turchi non ultima Suraiya Faroqhi ³⁰.

²⁷ L.T. Belgrano, A. Neri, *Giornale ligustico di archeologia, storia e belle arti, anno secondo*, R. Istituto sordo-muti, Genova, 1875, pp.121-136.

²⁸ Gli ambasciatori russi in Toscana, nel momento in cui volevano stringere rapporti commerciali più stretti con le città italiane, guardavano proprio alla Repubblica di Venezia e al porto di Arcangelo come sbocco preferenziale nell'esportazione di prodotti di lusso (S. Villani, *Ambasciatori russi a Livorno e rapporti tra Moscovia e Toscana nel XVII secolo*, «Nuovi Studi Livornesi» 14 (2008), pp. 37-95). Ringrazio l'autore per questa segnalazione, che invita a guardare in modo più articolato e convergente alle politiche di carattere espansivo e coloniale degli antichi stati italiani.

²⁹ G. Pagano De Divitiis, *English Merchants in Seventeenth-Century Italy*, Cambridge University Press, Cambridge, 1997; Trivellato, *The Familiarity of Strangers* cit., p. 127.

³⁰ Tali relazioni debbono in effetti essere considerate nella loro duplice direzione e non essere considerate come semplice importazione di beni e prodotti da parte veneziana o europea: Faroqhi, *A Cultural History of the Ottomans: The Imperial Elite and its Artefacts*, I.B. Tauris, London, 2016, pp. 1-42; Eadem and G. Veinstein, *Merchants in the Ottoman Empire*, Peeters, Paris, 2008.

Un'altra presenza nella penisola balcanica con cui Venezia doveva confrontarsi era rappresentata dalla città di Dubrovnik. Come bene ha messo in rilievo James Tracy gli operatori economici della città, tributaria della Sublime Porta sin dal 1438, coprivano uno spazio commerciale (costituito da stoffe europee, pellame, cere) che si estendeva a Skopje, Belgrado, Sarajevo. Si è avanzata la cifra di trecento commercianti di Dubrovnik presenti in trenta città ottomane e due-tremila raguei che vivevano nei territori ottomani. Sia Venezia che Genova ebbero dunque da confrontarsi con Dubrovnik in quel Mar Nero dove entrambe le repubbliche non poterono alla fine giocare lo stesso ruolo esercitato nel corso del Medioevo, a fronte di un'entità politico-economica non meno minacciosa quale si stagliava all'orizzonte, vale a dire l'impero russo³¹.

In un contesto così ampio, che andava quindi dal Mar Nero all'Ungheria, in quelle lontane regioni Venezia lasciava o era costretta a concedere larghi spazi di autonomia agli operatori locali, sudditi o meno. Certamente in tali attività potevano intervenire commercianti del luogo ma anche imprenditori senza scrupoli. Non possiamo in effetti dimenticare come gli uscocchi di Segna o i marinai di Perasto (quella che sarà l'ultima roccaforte mercantile legata a Venezia e che ammainerà il vessillo di S. Marco soltanto alla caduta dello stato veneziano) caratterizzarono in forme ambigue tali attività, fra la pirateria e transazioni commerciali ortodosse. Un Mare Adriatico, dove i porti albanesi soggetti all'Impero ottomano, quali Durazzo e Dulcigno, rappresentarono comunque il polo essenziale nell'interscambio commerciale veneziano³².

Complessa e ricca di articolazioni economiche fu sempre il caso di Spalato, il quale nell'ottica veneziana rappresentò un avamposto strategico nel rintuzzare la concorrenza della Repubblica di S. Biagio (Ragusa) nell'accaparrarsi il traffico con l'Impero ottomano. Un vivace traffico carovaniero giungeva infatti in questo porto sia da Sofia come da Belgrado, terminali a loro volta di una corrente di esportazioni ottomane sicuramente rilevanti. I turchi potevano vendere infatti nella Dalmazia veneta grano, formaggi, carni, miele, cera lana, pellami, acquistandovi sale, pesce salato, panni di lana, olio, spezie, cere lavora-

³¹ J.D. Tracy, *Il commercio italiano in territorio ottomano* cit., p.427. Secondo Tracy più favorevole per il commercio italiano sembrò restare l'area della Transilvania.

³² C. Luca, *Gli irrequieti sudditi dalmati della Serenissima: Marco Štukanovich da Perasto e la sua incursione ai danni del commercio tra Venezia e l'Europa Orientale*, in *Venezia e l'Europa Orientale tra il Tardo Medioevo e l'Età Moderna. Atti del Convegno Internazionale, Venezia 23 aprile - 24 aprile 2015*, Antiga Edizioni, Cornuda, 2017, pp.167-177.

te³³. Sicuramente rilevanti furono poi i contatti e gli scambi fra le due sponde dell'Adriatico svolti dai porti dalmati e non ultima da Ragusa, la quale vantava una sua autonoma flotta di trasporto nel Mediterraneo. Vie marittime alle quali si sarebbero aggiunte nel corso del Settecento direttrici terrestri le quali, dopo la Pace di Passarowitz e su iniziativa asburgica, avrebbero collegato Istanbul alle fiere di Leipzig via Salonicco, Budapest e Vienna³⁴. In questo gioco complesso fra Venezia, Ragusa e l'Impero ottomano non si dovrà certo dimenticare la presenza di altri concorrenti ai danni della Serenissima, vale a dire i porti di Ancona e Livorno, tutte realtà da indagare adeguatamente.

5. L'Impero ottomano e i Greci

Che l'Impero ottomano rappresentasse comunque il principale attore in questo scenario dalle molte comparse è questa la conclusione ineludibile nel momento in cui si vuole analizzare il ruolo e la presenza di Venezia nel Mediterraneo Orientale, dove si doveva elaborare una strategia ancor più complessa che nell'area adriatica. Introdurre poi l'Impero ottomano significa aprire una pagina di storia forse da riscrivere, con fonti non limitate a quelle occidentali³⁵. Occorre infatti sottolineare come l'Impero ottomano certamente si trovasse a misurarsi con il mondo europeo ma al contempo esso si collocasse in una posizione geografica che lo induceva a guardare con le sue proprie strategie e con il suo proprio settore manifatturiero a tutta quell'area che si estendeva sino al subcontinente indiano³⁶. Se quindi sulla base della nostra documentazione e capacità di analisi il fuoco resta Venezia, saremmo convinti che se ci trovassimo sulle rive del Bosforo e ci rivolgessimo a una documentazione più ampia il quadro interpretativo complessivo risulterebbe sicuramente più sfumato.

In questo contesto, parallelamente alla Dominante Francesi, Inglesi e Olandesi non erano certo competitori inoffensivi nell'ambito delle relazioni con l'Impero ottomano. Né si può dimenticare il ruolo dell'Impe-

³³ R. Paci, *La «scala» di Spalato e il commercio veneziano nei Balcani fra Cinque e Seicento*, Deputazione di Storia Patria, Venezia, 1971, spec. pp. 14 e 80.

³⁴ M. Aymard, *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI^e Siècle*, SEVPEN, Paris, 1966; M. Moroni, *L'impero di San Biagio. Ragusa e i commerci balcanici dopo la conquista turca (1521-1620)*, Il Mulino, Bologna, 2012; Harlaftis, *Black Sea and its maritime networks* cit.

³⁵ Era questa la prospettiva già annunciata da Fernand Braudel (*La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Armand Colin, Paris, 1949); v. anche V. Costantini, *Il sultano e l'isola contesa* cit, p.3 .

³⁶ G. Casale, *The Ottoman Age of Exploration*, Oxford University Press, Oxford, 2010; F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo* cit., vol. secondo, pp.1260-1262.

ro asburgico nel voler rintuzzare l'espansione musulmana nei Balcani, espansione dettata sicuramente per motivi religiosi, strategici e militari sebbene ambizioni commerciali ed economiche non dovevano essere del tutto assenti.

In ogni caso la Repubblica di Venezia nel corso di ben tre-quattro secoli (1453-1797) dovette fare i conti con un impero articolato e complesso³⁷, stabilendo di volta in volta con esso (come un'abbondante letteratura ha messo in rilievo) trattati, paci separate, periodi di belligeranza e scambi economici, accettando obtorto collo compromessi e trattative che le permettessero di far sopravvivere i propri commerci e assicurarsi l'approvvigionamento delle materie prime e dei prodotti di base necessari alle proprie manifatture. La stipulazione della Pace di Passarowitz, nel 1718, permise certo alla Repubblica di godere di un lungo periodo di pace armata con la Porta (specie se confrontata con le fasi belliche, ben cinque, che si erano susseguite fra il Quattro e il Cinquecento). Il prezzo fu rappresentato però da una neutralità che rasentava l'insignificanza nelle strategie geopolitiche messe in atto dalle maggiori potenze commerciali dell'epoca.

La chiave di volta affinché la permanenza nei mercati mediterranei fosse assicurata poggiava quindi sempre più esclusivamente su quelle minoranze le quali grazie a una complessa ma efficace rete di rapporti familiari, interessi diretti e consuetudine con le attività commerciali, oltre che con la conoscenza dei luoghi e delle lingue parlate riuscivano a penetrare nei mercati locali e assicurare una tradizione veneto-centrica.

È possibile che nei Balcani fossero gli Ebrei la comunità mercantile più attiva ma se volessimo estendere una possibile chiave di lettura ad Armeni, Greci ed evidentemente Turchi, sicuramente il quadro ci apparirebbe altrettanto ricco di implicazioni e sfaccettature. Quel che ancora va sottolineato è che tali comunità una volta accettata la subordinazione formale alle istituzioni consolari che rappresentavano il potere formale in una determinata area geografica, esse non mancavano di auspicare una maggiore autonomia nei loro affari, rifiutando

³⁷ O.L. Barkan aveva stabilito uno stretto rapporto tra il declino di Venezia e quello ottomano, un declino egualmente da esplorare con maggiore attenzione: *Le déclin de Venise dans ses rapports avec la décadence économique de l'Empire Ottoman*, in *Aspetti e cause della decadenza economica veneziana nel secolo XVII*, Istituto per la collaborazione culturale, Venezia, 1961, pp.275-276. Vedi anche P. Preto, *Venezia e i Turchi*, Viella (Sansoni 1975), Roma, 2015; G. Poumarède, *Il Mediterraneo oltre le crociate: la guerra turca nel Cinquecento e nel Seicento tra leggende e realtà*, UTET, Torino, 2011, pp.76-94; S. Ortega, *Negotiating Transcultural Relations in the Early Modern Mediterranean: Ottoman-Venetian Encounters*, Ashgate, Farnham, 2014.

una subordinazione ai consoli che li dovevano rappresentare, costituendo essi una sorta di limite alla loro intraprendenza³⁸.

Questi aspetti erano evidenti soprattutto per quanto concerneva i Greci soggetti all'Impero ottomano. Sappiamo quanto fossero essi numerosi e quanto a lungo il ruolo della comunità greca sarebbe rimasta centrale nel mondo ottomano. Come osserva G. Harlaftis ancora «by the mid-nineteenth century [...] they formed part of the top bourgeoisie in the main Ottoman cities and were among the chief bankers of Constantinople, lending to the Ottoman State along with the Armenians and Jews»³⁹). Eguale il peso di quelle comunità, che non erano dunque a ben vedere delle minoranze, a Salonico o a Smirne. Nella prima, studiata da Svoronos, se gli Ebrei rappresentarono fino al 1914 la metà della popolazione, i Greci costituirono il nucleo di quello che sarà considerato l'inizio di un capitalismo nazionale greco⁴⁰. Mentre a Smirne la popolazione greca era più numerosa rispetto a qualsiasi città della penisola ellenica. D'altro canto non insignificante risultava la presenza dei commercianti turchi che operavano nella Corfù veneziana⁴¹.

Sicuramente il ruolo dei Greci nella marina mercantile e nei commerci veneziani divenne viepiù importante e fondamentale nel corso del XVIII secolo in questo settore, occupando i Greci una presenza capillare in tutto il settore mercantile oltre che in quello imprenditoriale⁴². Una comunità, quella greca, che con il restringersi degli spazi

³⁸ U. Signori, *La corrispondenza dei consoli di Venezia a Smirne tra Sei e Settecento*, in *Le fonti della storia dell'Italia preunitaria: casi di studio per la loro analisi e «valorizzazione»*, Papazissis, Athens, 2019, pp.405-429; M.P. Pedani, *Consoli veneziani nei porti del Mediterraneo in età moderna*, R. Cancila (a cura di), *Mediterraneo in Armi (secc. XV-XVIII)*, Associazione Mediterranea, Palermo, 2007, pp. 175-205; B. Maréchaux, *Consuls vénitiens en Méditerranée orientale (1575-1645)*, in *Los consules de extranjeros en la Edad Moderna y a principios de la Edad Contemporánea*, Doce Calles, Madrid, 2013, pp. 145-57; G. Poumarède, *Consuls, réseaux consulaires et diplomatie à l'époque moderne*, in *Sulla diplomazia in età moderna: politica, economia, religione*, F. Angeli, Milano, 2011, pp. 193-218.

³⁹ G. Harlaftis, *Mapping the Greek Maritime Diaspora* cit., p. 163.

⁴⁰ N.G. Svoronos, *Le commerce de Salonique au XVIIIe siècle*, Presses Universitaires de France, Paris, 1956.

⁴¹ Vedi le Memorie mercantili e le Relazioni dei V Savi alla Mercanzia del 25 agosto 1700, 9 giugno 1705, 7 aprile 1721 b.44 dei V Savi, Serie seconda, n. 28 e 196. Commercianti veneziani erano pur attivi nel cuore dell'Impero ottomano (E.R. Dursteler, *Venetians in Constantinople. Nation, Identity, and Coexistence in the Early Modern Mediterranean*, The John Hopkins University Press, Baltimore, 2006, spec. pp.41-60 e 130-150).

⁴² U. Tucci, *I Greci nella vita marittima veneziana*, in *I Greci a Venezia*, Venezia, Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, 2002, pp.242-255, spec. p.249.; Idem, *La Storiografia Marittima sulla Repubblica di Venezia*, in *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea*, Napoli, L. Pironti, 1986, pp.151-173; G.D. Pagratis, *Trade and Shipping in Corfu (1496-1538)*, «International Journal of Maritime History», vol. 16, n. 2 (2004), pp. 173-177; Idem, *Greek Commercial Shipping from the Fifteenth to the Seventeenth Century Literature Review and Research Perspectives*, «Journal of

in cui la presenza veneziana si confrontava con altri competitori diveniva fondamentale a Cipro⁴³, nel settore adriatico meridionale, nelle Isole Ionie. La conquista della Morea da parte veneziana a seguito della pace di Carlowitz nel 1699 comportò per paradosso un incremento nella penisola della presenza di commercianti francesi, inglesi, genovesi oltre che di greci soggetti dell'impero turco e degli stessi commercianti turchi⁴⁴.

Vero è che talvolta l'intreccio nel mondo degli affari e soprattutto le strategie che accomunavano questo mondo articolato sembravano voler superare il tradizionale aspetto istituzionale e rappresentativo. Leggeri in questo modo la richiesta dei sudditi turchi che operavano nella Corfù veneziana di essere liberi nelle loro transazioni commerciali e di non dipendere da un consolato appositamente istituito nell'isola per i sudditi turchi al fine di controllare il traffico che essi vi svolgevano. Non si doveva cioè stravolgere, si sottolineava, la consuetudine che le nazioni straniere avessero un loro proprio consolato e non dipendere da un'autorità esterna alla loro comunità⁴⁵.

Ciò nonostante i consolati agli occhi di molti commercianti continuavano a costituire un punto di raccordo tradizionale a difesa del gruppo minoritario stesso, fosse esso quello greco o turco, ebraico o armeno, seppure nelle alterne giurisdizioni legate alle vicende politiche-belliche.

Era questo dunque il quadro che la Repubblica rappresentava in questi decenni, dove Ebrei potevano essere presenti a Costantinopoli (e lo erano da tempo, godendo di quel diritto di cittadinanza negato loro dall'Inquisizione cattolica che li aveva indotti a riparare nell'Impero ottomano⁴⁶) mentre commercianti turchi erano attivi nelle isole

Mediterranean Studies», vol.12, n.2, 2002, pp.411-433; M. Fusaro, *Les Anglais et les Grecs. Un réseau de coopération commerciale en Méditerranée vénitienne*, «Annales. Histoire, Sciences sociales», vol. 3 (2003), pp. 605-625; Eadem, *Cooperating mercantile networks in the early modern Mediterranean*, «Economic History Review», 65, n.2, 2011, pp.701-718.

⁴³ Nel 1724 si segnalava che ormai entravano nel porto più navi da Marsiglia e Livorno che da Venezia (V Savi, Prima serie, b. 647, Scrittura del 16 giugno 1724). L'incremento delle spese di rappresentanza, superiori alle entrate, convinse le autorità a chiudere nel 1724 il consolato nell'isola (V Savi, Seconda serie, b.27, Console veneto in Cipro, Parte 7, 4 maggio 1724 e copia del Decreto del Senato 18 gennaio 1724).

⁴⁴ V Savi, Seconda serie, b.44, Fasc. n.196, Relazioni dei Savi 25 agosto 1700 e 9 giugno 1705.

⁴⁵ V Savi, Seconda serie, b.44, Memoria mercantile n.28, Scrittura dei Savi 7 aprile 1721.

⁴⁶ H. Inalcik, *The Ottoman State: Economy and Society, 1300-1600*, in *An Economy and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914*, Cambridge University Press, Cambridge, 1994, pp.212-213. Cfr. ora anche *Jews and the Mediterranean* (M.B. Lehmann and J.M. Marglin eds.), Indiana University Press, Bloomington, 2020.

greco-veneziane, dove importavano le loro stesse merci le quali erano a loro volta rispediti nell'emporio veneziano⁴⁷. Ancora una volta le relazioni a tre, Impero Asburgico, Impero Ottomano e la Repubblica nel quadro balcanico e soprattutto nel corso del XVIII secolo (tre perdenti in prospettiva storica) non potevano che risultare complesse e difficili da dipanare sotto il profilo storiografico.

6. Russi e Persiani

Certamente in questo quadro complesso a far data dagli inizi del Settecento si presentava nel Mediterraneo con tutto il suo peso l'Impero russo, un attore relativamente nuovo ma che con le sue potenzialità poteva contrapporsi efficacemente a quell'altro organismo, l'Impero ottomano, che sembrava perdere qualche colpo a livello internazionale. La stipulazione del Trattato di Küçük Kaynarca del 1774 fra quest'ultimo e la Russia – trattato che avrebbe permesso alla Russia di rafforzare la propria presenza nel Mediterraneo oltre che il proprio commercio nel Mar Nero, grazie alla sancita liberalizzazione della navigazione in quel mare e del diritto di attraversare il mar di Marmara per accedere all'Egeo – certamente accrebbe le capacità espansive della Russia e, ricaduta favorevole per Venezia, faceva registrare un rafforzamento dell'interscambio veneto-russo.

Già nel 1708 si era registrato un incremento nell'arrivo del caviale russo dal porto di Arcangelo, il quale seppure più caro di quello che giungeva a Venezia da Costantinopoli risultava di ottima qualità e soprattutto poteva giungere a Venezia nonostante l'agguerrita concorrenza di Inglesi, Olandesi, Amburghesi nell'accaparramento di quello che poteva essere considerato un prodotto alimentare di lusso. Al caviale si affiancava il rabarbaro, prodotto proveniente dalle regioni asiatiche e molto ricercato nei mercati europei per le sue qualità farmaceutiche (in particolare come medicina purgativa)⁴⁸, cere, bulgari (pellame), pellicce, catrame, ferro dell'Ural e pelli di porco (setole impiegate nella fabbricazione di pettini), spazzole.

Anche per questi prodotti era molto accesa la concorrenza con gli Inglesi con i quali tuttavia il commercio veneziano sembrava in grado

⁴⁷ B.44 cit., Relazione del Provveditore in Cefalonia Alvise Magno allegata alla copia del Decreto del Senato 30 marzo 1675.

⁴⁸ Secondo Gemelli Careri il migliore rabarbaro era quello che proveniva dal Buthan ed era venduto dai Tartari: vedi il suo *Giro del mondo del Dottor Giovanni Francesco Gemelli Careri, Tomo secondo contenente le cose più vedute nella Persia*, Sebastiano Coleti, Venezia, 1719, p. 3.

di poter concorrere in termini del prezzo di acquisto⁴⁹. A seguito della stipulazione del trattato di Küçük Kaynarca le relazioni commerciali sembrarono quindi profilarsi su basi abbastanza solide per Venezia. I rapporti commerciali fra Venezia e la Russia erano stati posti tuttavia già molti decenni precedenti. Nel 1711, in esecuzione del decreto del Senato del 25 giugno Demetrio Bozzi era stato nominato console di Moscovia⁵⁰, mentre si istituiva a Mosca una legazione con a capo un nobile veneziano equiparato ad ambasciatore (grandi accoglienze, molti decenni dopo, si sarebbero riservate al Granduca di Russia Paul Petrowitz e Maria Fjodorovna in visita a Venezia nel 1782)⁵¹.

Nei decenni successivi una diecina di navi avrebbero fatto la spola fra il porto di Venezia e quelli di Arcangelo e Pietroburgo. A quest'ultimo si guardava con maggiore favore, evidentemente per la minore distanza che il Baltico rappresentava rispetto al più lontano Mar Bianco, potendo Venezia esportarvi uva passa, carta di vario genere, seterie e stoffe, riso, manna calabrese, «veriol» di Cipro (una sorta di pianta che cresceva nell'isola e veniva usata per la pulizia di bottiglie e fiaschi), «soma» arabica (una qualità di caffè), marmi, lastre di vetro. I commercianti implicati, secondo una prassi tradizionale, non mancavano di chiedere agevolazioni daziarie per le merci sia in entrata che in uscita se, si dichiarava, si fosse voluto vincere la concorrenza con gli altri porti italiani, come Livorno e Genova: soprattutto nella materia dei pellami (i bulgari)⁵².

Tali relazioni non potevano che consolidarsi dopo la pace di Küçük Kaynarca del 1774 e l'impulso che ne derivò dal traffico nel Mar Nero, il quale divenne il tramite fondamentale e lo sbocco del grano russo verso i mercati europei, non ultimo verso la Repubblica. Non a caso si era sviluppato sulle coste della Crimea, a Kherson (porto commerciale che nel corso del XIX secolo sarà superato da quello di Odessa, dal quale presero avvio importanti esportazioni di grano verso l'Italia) un avamposto marittimo che molto poteva promettere per le fortune del commercio veneziano in quel mare.

⁴⁹ V Savi, Seconda Serie b.143, Scrittura 1 agosto 1708. 13 *ocche* di cera (ogni *occa* = 1,2829 chilogrammi) costavano nel porto di Arcangelo 2 zecchini e mezzo; 13 *ocche* di bulgari 2 zecchini.

⁵⁰ V Savi, Seconda Serie b. 24, 9 luglio 1711.

⁵¹ M. Dal Borgo, *The Republic of Venice and Russia: a diplomatic link lasting five centuries*, in *I mestieri della moda a Venezia. Arts and crafts of fashion in Venice from the 13. to the 18. centuries*, St. Petroburg s.n., 2005, pp.106-109. Sugli aspetti diplomatici S. Bottari, *Alle origini della questione d'Oriente. Il conflitto russo-turco del 1768-1774 e le diplomazie degli Stati italiani*, Dante Alighieri, Roma, 2018, pp.35-42.

⁵² V Savi, Prima Serie b.348, Fasc.n.43 e 119, Copie dei Decreti del Senato 2 novembre 1713, 23 gennaio 1716; b.349. Fasc. n.121, Supplica ai Savi di Zorzi Fachinetto, 19 dicembre 1724.

In effetti, come registrava nel 1793 Pietro Maria Locatelli, nominato dal rappresentante veneziano a Pietroburgo «Deputato assistente al Veneto Commercio ne' mari Nero e di Azof», scrivendo il 28 settembre 1793 (vecchio stile : calendario di Giulio Cesare, cioè 9 ottobre 1793)– a Federico Foscari, bailo a Costantinopoli, erano certamente numerosi i concorrenti presenti in quel mare, rappresentando essi gli interessi di Polacchi, Austriaci, Francesi, Ragusei, Dalmati, Napoletani, Triestini e soprattutto Greci, presenti nel Mar Nero da moltissimi secoli. Questi ultimi comunque operavano attraverso tutta una serie di compagnie di limitate dimensioni, per cui i Veneti, non numerosi, si sarebbero potuti imporre solo con la creazione di una Società commerciale di maggior peso, se si fosse voluto davvero procedere in quella direzione⁵³.

In questo quadro geopolitico non meno rilevante era l'ascesa di un altro polo commerciale strategico ed era quello che si registrava nel Mar Caspio con l'ascesa di Astrakan, all'interstizio delle vie commerciali asiatiche ed europee. Le autorità veneziane non mancavano di coglierne l'importanza, tanto che si studiavano le possibili direttrici da seguire. Si calcolavano i costi del trasporto delle merci se si fosse voluto raggiungere Astrakan attraverso la Persia (lungo il Tigri da Bagdad, Bassora, Ispahan, il Ghilan e infine lungo il Caspio sino ad Astrakan). Oppure via Tauris (Tabriz) si sarebbe potuto attraversare il territorio persiano, quindi quello ottomano e infine penetrare nelle regioni russe raggiungendo alla fine Astrakan. Vero è che questo percorso sarebbe risultato più breve rispetto al precedente «ed anco meno costoso, ciò nonostante praticato non viene attesi li gravi pericoli che incontro-rebbero le merci e i loro condottieri attraversando il deserto, denominato deserto nero»⁵⁴.

Ovviamente la Persia, alleato strategico e partner commerciale della Repubblica di vecchia data⁵⁵, restava centrale in queste strategie,

⁵³ ASV, Bailo a Costantinopoli, b. 243 8, in *Port Cities of the Western Black Sea Coast and the Danube. Economic and Social Development in the Long Nineteenth Century*, Black Sea Project Working Papers, vol. I, Corfù, Ionian University, 2016, pp. 15-20.

⁵⁴ G. Berchet, *La Repubblica di Venezia e la Persia*, Paravia, Torino, 1865, p.249.

⁵⁵ Sui rapporti con la Persia, alleato in funzione antiturca (ma con molte delusioni da parte veneziana) si erano intrecciate relazioni politiche e culturali che risalivano almeno al XV secolo e che proprio per la seta, e soprattutto per il ruolo degli Armeni, ebbero modo di incrementarsi nel corso del XVII e XVIII secolo (G. Benzoni *Venezia e la Persia*, in *L'Oriente. Storie di viaggiatori italiani*, Milano, Electa, 1985, pp.70-87; M. Zorzi, *Venezia e I paesi lungo la via della seta nelle raccolte della Biblioteca Marciana*, in *Le vie della seta e Venezia*, Roma, Leonardo-De Luca, 1990, pp.57-78; *The Travels and Journal of Ambrosio Bembo*, Introduction by A. Welch, University of California Press, Berkeley, 2007; G. Rota, *Safavid Envoys in Venice*, in *Diplomatisches Zeremoniell in Europa und im Mittleren Osten in der frühen Neuzeit*, ÖAV, Wien, pp. 213-49.

potendo importare da questa area e dalle regioni vicine panni di seta, di pelo di cammello, tappeti, pellame, rame, indaco, allume, bitumi, tra cui il «nafta» (già conosciuto a Venezia come olio combustibile) ed il celebre mum (una sorta di etere), zucchero, zenzero, zafferano; inoltre da Hormuz lapislazzuli, turchesi ed altre pietre preziose, lavori ed «intarsiature alla gemina», così detti da *agem*, nome col quale gli Arabi indicavano le terre ad essi straniere ed in particolare la stessa Persia (*bilad-al-ajam*). Incontestabilmente la seta occupava un posto di rilievo, prodotta com'era sia nelle provincie persiane situate sul Caspio (Astrabad, Mazanderan, Scirvan) sia nel Ghilan, la cui seta sia greggia che lavorata era reputata la migliore di tutta la Persia.

Questi aspetti rappresentarono per Venezia l'opportunità di restare agganciata al commercio internazionale e poter esportare i propri prodotti tradizionali in aggiunta a quelli provenienti dalla Germania: «vetri, specchi, conterie, allume, panni ad uso di Francia, velluti, damaschi, filati, cera lavorata, zucchero raffinato, mercurio, vetriolo, cinabro, arsenico, canfora, cremor di tartaro, teriaca, casse di noce, cordame, carte da gioco, armi, acciai, aghi, carta, fil di citra, lavori germanici...»⁵⁶.

7. I mercati del Mediterraneo orientale e il ruolo di Aleppo

La vitalità di questi mercati, sia quelli interni russi, che gravitavano sul Mar Caspio lungo il Volga sia quelli che guardavano a Mosca, non era disgiunta da quella che coinvolgeva il Mediterraneo orientale e il commercio internazionale (francese, olandese, britannico). D'altro canto la Repubblica dopo la perdita delle piazzeforti commerciali nel Mar Nero (Caffa, Trebisonda) a causa dell'espansione sia dell'Impero ottomano che progressivamente dell'Impero russo, ma parallelamente per l'affermazione della via delle Indie e del ruolo del commercio portoghese, aveva guardato sin dal XVI secolo ai porti siriani (Tripoli, Alessandretta) e quindi ad Aleppo come allo sbocco commerciale dei prodotti che giungevano dall'India. Questi, giungendo dal Golfo Persico e dall'intero continente asiatico, erano avviati verso il Mediterraneo e quindi verso Venezia. In effetti sin dai primi decenni del XVII secolo sia Aleppo che Bursa e Izmir, ma non meno Alessandretta (ora Iskenderun), grazie alla loro favorevole posizione geografica erano divenuti le piazze commerciali fondamentali per l'importazione delle sete asiatiche verso i porti italiani.

⁵⁶ G. Berchet, *La Repubblica di Venezia* cit., pp.64-66, 249.

In effetti fu questo un periodo durante il quale il valore dei prodotti serici spediti dai commercianti francesi e britannici dai porti del Mediterraneo orientale minacciava di superare quello movimentato dai Veneziani, i quali un tempo avevano goduto di un quasi monopolio della seta orientale. Non a caso nel 1628 mentre i Francesi avevano fatto registrare un movimento di affari per un valore di 581.400 piastre e gli Inglesi di 481.400 piastre, i Veneziani avevano potuto gestire, almeno in quell'anno, solo 302.000 piastre. Marsiglia aveva già importato negli anni 1621-22 137.000 Kg. di seta greggia, in gran parte iraniana, vale a dire la stessa quantità che avevano importato i Veneziani alla fine del secolo precedente. In questo stesso biennio Suraiya Faroqi avrebbe calcolato il totale delle importazioni annuali di seta asiatica in Europa, in gran parte iraniana, in 200.000-230.000 Kg. Nell'ambito di queste importazioni gli Inglesi, secondo i suoi dati, si sarebbero assicurati dai 38.000 ai 65.000-70.000 Kg., mentre i Veneziani si sarebbero limitati, almeno in quegli anni, a poche centinaia di balle per un peso di circa 27.000 Kg.⁵⁷

Vero è che tali cifre debbono essere considerate nel quadro di un arco cronologico più largo, tenendo conto che tali movimenti potevano aver avuto solamente un valore congiunturale. Tuttavia esse dimostrano da un lato quanto fosse vitale e in forte espansione il settore serico in tutta Europa, dall'altro quanto Venezia dovesse difendersi da una concorrenza sempre più incalzante.

Già dal XVI secolo si era guardato in ogni caso ad Aleppo come al centro fondamentale a cui far affluire le merci dell'Asia «e particolarmente le persiane», in quanto si sperava che non si volgessero tutte «a mezzogiorno attirate dalla nuova via insegnata da Vasco di Gama». La città aveva assunto quindi da quel secolo il ruolo di cerniera privilegiata fra l'Asia e il Mediterraneo, avendo superato in importanza Alessandria, la quale sarebbe stata a sua volta scavalcata dal Cairo. È altrettanto importante rilevare come in termini macroeconomici prodotti come la seta, lo zucchero e il cotone facevano registrare un'importanza vieppiù maggiore, tanto da controbilanciare l'antico commercio delle spezie, che restava nelle mani dei Portoghesi. Lo sbocco istituzionale «per dare migliore regola e svolgimento a tale commercio» non poté che essere di trasferire in Aleppo nel 1548 «il consolato generale veneto nell'Asia»⁵⁸.

⁵⁷ S. Faroqi, *Crisis and change, 1590-1699*, in *An Economic and Social history* cit., pp.502-503. Edmond Herzig calcolerebbero delle quantità ancora maggiori: «all'inizio del Settecento la produzione annua aveva raggiunto livelli intorno ai 900.000 kg, mentre l'export è stato stimato intorno ai 500.000 kg. (E. Herzig, *The Volume of Iranian Raw Silk Exports in the Safavid Period*, *Iranian Studies*, 1992, p.71).

⁵⁸ F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Einaudi, Torino, 1976, Vol. primo, pp.608-611; U. Tucci, *Un ciclo di affari commerciali in Siria (1579-*

Tuttavia, sebbene il grande sviluppo delle esportazioni seriche da parte dei Safavidi nel corso del XVII secolo avesse avvantaggiato il commercio veneziano in quell'area, non sembra che questo aspetto potesse far dimenticare un quadro economico generale che restava grigio e appesantito da fattori negativi. Fra questi pesava il conflitto latente e ondivago fra gli Ottomani e i Persiani (i primi controllavano di fatto i vari porti della regione, da Tripoli ad Aleppo); da aggiungere gli enormi balzelli e i costi di trasporto che talvolta superavano il valore delle merci.

Il consolato era sempre obbligato a indicare volta a volta se fosse più vantaggioso indirizzare il traffico mercantile verso Tripoli o verso Alessandretta. Nel primo scalo si dovevano prendere in conto le tangenti che gli stessi funzionari imponevano sulle merci veneziane, lasciate esposte alle intemperie o confuse con quelle degli altri importatori sino a quando non avessero ricevuto la tangente richiesta. La posizione di Alessandretta rimaneva altrettanto delicata a causa di non migliori condizioni logistiche, risultando risparmiata solo in parte dalle stesse malversazioni dei funzionari, tanto che rimaneva problematico escludere definitivamente Tripoli come prima opzione.

Non ultima considerazione era quella della contrazione del commercio in quell'area, toccato dalla caduta delle esportazioni dei panni di lana veneziani a causa di scelte, come quella «di vestire di imbottiti» nella Persia safavide. Tutto questo può spiegare perché alla fine la situazione economica potesse indurre le autorità veneziane a sospendere nel 1675 il consolato di Aleppo e parallelamente quello del Cairo, a fronte della difficoltà di sostenerli economicamente⁵⁹. Gli affari

1581), in Tucci, *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Il Mulino, Bologna, 1981, pp. 95-143; Giovanni Antonio Morana, *Relazione del commercio d'Aleppo ed altre scale della Siria e Palestina*, Francesco Andreola, Venezia, 1799. Una prospettiva nuova è data da L. Reinfandt, *Erben einer späten Seidenstrasse. Der Markt von Aleppo in osmanischer Zeit (16.-18. Jahrhundert)*, in *Die Seidenstrasse*, U. Hübner, J. Kamlah, L. Reinfandt (Hrsg.), Bd. 3, EB-Verlag, Hamburg, 2001, pp. 237-250. «Quelle di Ormuz, partite da Aleppo e passato il deserto, si recavano a Bagdad e di là a Bassora navigando sull'Eufrate, e da quella città pel golfo persico si portavano in Ormuz. [...] Quelle della Persia, partite da Aleppo, e passato l'Eufrate andavano in Orfa, quindi a Carahemit, Tiflis e Tauris. Da Tauris si recavano a Derdevil, poi a Kasbin, quindi in Ispahan. Ma essendo obbligate a passare per molte città cadute in potere della Turchia, venivano da quei ministri così aggravate di gabelle, e ritardate nel loro cammino con tali angherie, che chi avea fatto quel viaggio una volta, difficilmente era allettato tentarlo una seconda. Le carovane finalmente della Mecca, che avevano triplice scopo, religioso, politico ed economico, recavano i pellegrini alla città santa» (G. Berchet, *La Repubblica di Venezia e la Persia* cit., p. 70).

⁵⁹ Già nel 1625 il finanziamento per il mantenimento di quell'avamposto era apparso difficoltoso (V Savi, Seconda serie, b.27bis, copie dei decreti del Senato 7 ottobre 1625, 22 gennaio 1675, 18 marzo 1677).

sarebbero stati delegati a un «agente dei mercanti», in attesa (strategicamente ?) di tempi migliori⁶⁰.

In effetti si dovette attendere una congiuntura più favorevole, che si manifestò solo molti decenni più tardi, solamente nel 1754⁶¹, per poter ristabilire un consolato veneziano ad Aleppo, sebbene poi tale carica fosse tenuta da un cittadino anziché da un nobile, come avveniva tradizionalmente, e quindi esprimeva un'importanza commerciale inferiore rispetto al passato. Inoltre la concorrenza anche in quel periodo storico favorevole per la Repubblica, da parte di Francesi, i più numerosi, Inglese, Olandesi, ma anche di Amburghesi e Toscani restava molto alta. Le merci veneziane erano inoltre smerciate in loco da altri distributori, in gran parte francesi (un altro fattore di debolezza del commercio veneziano), i quali evidentemente davano la precedenza alle merci francesi prima di immettere i prodotti veneziani nei canali orientali⁶².

D'altro canto Greci, Arabi, Georgiani, Persiani e Indiani controllavano, sicuramente con non minor peso, le carovane che provenivano giornalmente dall'interno del continente asiatico. I Greci monopolizzavano il commercio con Istanbul e le provincie ottomane del Mediterraneo orientale; i Georgiani approvvigionavano il Caucaso e le aree turche che si estendevano sino al Mar Nero. I commercianti indiani risultavano altrettanto presenti nel commercio delle spezie, non lasciando ai Portoghesi il completo monopolio del prodotto⁶³.

Il porto di Bassora svolgeva poi un ruolo essenziale nello smercio delle merci provenienti dall'India, sebbene tale funzione potesse essere gravemente indebolita dal perdurante conflitto fra Persiani e Ottomani, ostilità che poteva determinare un blocco parziale o totale nell'interscambio occidente-orientale. Il punto di forza sia ad Aleppo che ad Alessandretta, destinazione finale delle merci asiatiche, era rappresentato dalle carovane costituite da centinaia di muli e cammelli, fondamentale mezzo di trasporto dell'epoca (nel 1755 era arrivata da Bassora una carovana forte di ben 450 cammelli). Le tre principali vie carovaniere erano quelle che provenivano da Ormuz, dalla Persia e dalla Mecca, sviluppando un commercio valutato in milioni di piastre. Non

⁶⁰ G. Berchet, *La Repubblica di Venezia e la Persia* cit., pp. 71-72.

⁶¹ Un console veneziano, Girolamo Bragadin, era presente ad Aleppo già nel 1754. Maria Pia Pedani indica una data più tarda, il 1762 per il ristabilimento del consolato ad Aleppo (*Venezia porta d'Oriente*, Il Mulino, Bologna, 2010, p.86).

⁶² Opportunamente si è sottolineato come siano i costi di intermediazione nel gioco commerciale ad essere vincenti « not only the production costs» (L. Pezzolo, *The Venetian economy* cit., p.280).

⁶³ H. Gaube, E.W. Reichert, *Aleppo: Historische und Geographische Beiträge. Zur Baulichen Gestaltung, Zur Sozialen Organisation und zur Wirtschaftlichen Dynamik*, L. Reichert, Wiesbaden, 1984, pp.237-243.

mancavano gli episodi negativi: nel 1776 a seguito della caduta di Bassora nelle mani dei Persiani, i V Savi annotavano la mancata svendita di «corniole» (i piccoli specchi veneziani) e di filatteri (astucci di cuoio quadrati imbracciati dagli ebrei durante le preghiere del mattino), merci che trovavano tradizionalmente un mercato favorevole a Surat e nel Bengala.

Non potevano comunque che rallegrarsi se a questi prodotti tradizionali si erano aggiunti sin dal 1769, se non prima, una partita di schioppi (100 canne da schioppo), ai quali sarebbero seguite 8 casse con 560 canne. Solamente la casa ebraica di Salomone Alteras poteva tuttavia vantare dei corrispondenti stanziati stabilmente a Bassora, ovviamente israeliti, come Salomon Ancona e Giuseppe Leoni. Ancora una volta la marginalizzazione della Repubblica era tuttavia evidenziata dal fatto che a Bassora giungevano solamente navi francesi, inglesi e turche provenienti da Surat, Bombay. Madras e Pondichery (nel 1755 avevano attraccato in ordine di importanza 8 bastimenti francesi, 2-3 inglesi, 1-2 olandesi)⁶⁴.

A queste tradizionali merci si aggiunse nel corso del XVIII secolo il caffè, la cui domanda conosceva sin dall'inizio del XVI secolo un incremento inarrestabile. Lo smercio di questa aroma, destinato a imporsi a livello mondiale, era agli inizi nelle mani dei mercanti arabi, i quali rifornivano le città arabe e turche come il Cairo, Damasco, Aleppo. Solo in seguito subentrarono i commercianti e il capitale europeo: botteghe di caffè vennero aperte a Londra, Parigi e in tutta Europa ma non meno nelle città venete e a Venezia in primo luogo⁶⁵. Carichi di caffè partivano dallo Yemen e Moka oltre che dal Cairo (anche qui, nel 1745, il consolato era stato ristabilito, affiancato peraltro da un viceconsole ad Alessandria), in un contesto internazionale viepiù competitivo, dovendo gli agenti veneziani far fronte alla concorrenza inglese e affrontare continue scaramucce con i dipendenti dalla Compagnia Orientale delle Indie⁶⁶.

In ogni caso erano tutti i porti del Mediterraneo orientale ad essere coinvolti nella congiuntura favorevole che si poté registrare negli ultimi decenni del XVIII secolo, la Repubblica potendone approfittare, continuando a svolgere il suo tradizionale ruolo di mediazione fra la produzione del mondo tedesco (fustagni, tessuti di cotone, prodotti minerari, vasellame) e la sua stessa produzione di lusso: specchi, vetrerie, perle

⁶⁴ V Savi, Prima serie, b.603. Scritture ai Savi, 18 ottobre e 6 dicembre 1755; 22 giugno e 1 ottobre 1756; 5 settembre 1769; 8 agosto 1776.

⁶⁵ G. Roverato (a cura di), *Il caffè*, Canova, Treviso, 1975.

⁶⁶ V Savi, Prima serie, b. 603, Relazioni del console dal Cairo, 15 marzo 1771, 14 dicembre 1779, 2 marzo 1781. Inoltre M.P. Pedani, *Venezia porta d'Oriente* cit., p.85.

lavorate, diamanti. Su questo punto Markus Ressel è convinto che le città tedesche della Germania meridionale guardassero con crescente interesse al porto di Venezia considerato l'*hub* fondamentale per le proprie manifatture. I commercianti tedeschi in questo scorcio di secolo avrebbero operato sempre più individualmente e al di fuori dei legami di carattere nazionale che avevano contraddistinto le operazioni della «nazione alemanna» all'interno del Fondaco dei Tedeschi.

La flotta veneziana, che contava nel 1794 poco più di 400 navi adibite al commercio mediterraneo, con un tonnellaggio globale di ca. 60.000 tonnellate (aspetti che collocavano la marina veneziana nel Mediterraneo per tonnellaggio subito dopo quella napoletana, entrambe precedute dalla Francia, e al decimo nella competizione globale), aveva consolidato le proprie posizioni negli ultimi decenni del Settecento. Il porto veneziano veniva così a rappresentare un tassello fondamentale nelle strategie globali del mondo tedesco, il quale giungeva all'Adriatico, dopo aver percorso le vie terrestri e i passi alpini del Brennero e del Taunus, privilegiando Venezia rispetto alla stessa Trieste, sua diretta concorrente come sbocco marittimo dell'economia germanica⁶⁷.

Aspetti questi che ci invitano a considerare il minor peso rappresentato dalle stesse compagnie commerciali le quali dovevano confrontarsi con l'azione dei singoli imprenditori, nell'ambito delle minoranze, religiose o meno. Il capitalismo commerciale assumeva così una nuova veste: una sorta di cannibalizzazione⁶⁸ prendeva corpo all'interno delle compagnie commerciali stesse, dove il singolo capitalista aveva modo di affermarsi e vincere isolatamente, dando vita a una nuova forma del variegato «capitalismo»⁶⁹.

Quello che comunque sottolineavano gli stessi commercianti veneziani era soprattutto il loro scarso numero rispetto ai diretti concorrenti, un aspetto che contraddiceva la perdurante vitalità del settore manifatturiero veneziano (i prodotti tessili risultavano, evidenziavano, persino superiori a quelli francesi)⁷⁰.

⁶⁷ M. Ressel, *Von reichsstädtischen Kommissionären zu europäischen Unternehmern. Die deutschen Händler in Venedig im 18. Jahrhundert*, «Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte», 107, June 2020, n.2, pp.163-193; Massimo Costantini (il quale riassume i dati elaborati sia da Ruggiero Romano che da Ugo Tucci), *Commercio e marina* cit., pp.604-605.

⁶⁸ G. Souza, *The Survival of Empire. Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea 1630-1754*, Cambridge University Press, Cambridge, 2009².

⁶⁹ F. Braudel, *Le temps du monde* cit., p.539 ; J. Kocka, *Capitalism. A short History*, Princeton University Press, Princeton, 2016, pp.51-53.

⁷⁰ Lettera di G.B. Sala al console veneto Girolamo Bragadin (V Savi, Prima serie, b.603, 19 ottobre 1754). W. Panciera, *L'economia: imprenditoria, corporazioni, lavoro*, in *Storia di Venezia, VIII, L'ultima fase della Serenissima* cit., pp.479-553.

Sebbene si registrasse infine un'insufficiente disponibilità di contanti, non sembra che ciò alla fine non impedisse ad alcuni imprenditori veneziani, a dire il vero israeliti, di introdurre una lavorazione locale di nastri e rasi di seta, un'industria a domicilio *avant la lettre*. D'altra parte ad Aleppo esisteva una sola ditta commerciale veneta (quella di Andrea Sola), forse una seconda del Muti (che scompare comunque dalle nostre carte), contro le molto più solide case ebraiche di Isaac e Josef Belilios e Salomone Alteras e figli. Quest'ultima si sarebbe poi alleata alla casa di Vivante Menachem di Lion operante a S. Giovanni d'Acari. Un Alteras, David, una volta deceduto lasciava un'eredità di ben 300.000 piastre (su tale eredità si aprì comunque un contenzioso con gli eredi e la relativa tassazione a loro carico). In ogni caso i magistrati speravano sempre nella benevolenza fiscale e daziaria delle autorità ottomane, affinché il dazio sulle merci veneziane non fosse superiore al 3% (almeno pari a quello che colpiva le transazioni commerciali toscane, insistevano)⁷¹.

D'altro canto si doveva fronteggiare una diretta concorrenza da parte di mercanti-imprenditori ottomani: un «agà» (il funzionario ottomano) aveva ottenuto non a caso dalla Porta e in quell'anno l'appalto dell'oro e dell'argento filato. Commercianti francesi (di Marsiglia) e genovesi cercavano egualmente di sostituirsi a Venezia nell'esportazione di berrette di lana in quelle regioni (Marsiglia vi aveva esportato 140-150 casse di berrette, «somiglianti a quelle di Tunisi» per un valore di 150.000 piastre)⁷².

Ciò nonostante ad Alessandretta si registravano ancora nel 1777 carichi di cotone e di filati provenienti da Aleppo per ben 200.000 ducati, mentre da Venezia si cercava di importare damaschetti dorati e rasi e di riesportarli nell'Impero ottomano e in India⁷³. Poteva la Repubblica vantare ancora sul finire del XVIII secolo una propria presenza nel mercato indiano, da dove continuava a importare i diamanti grezzi che la città riusciva, sebbene con qualche difficoltà, a intagliare nonostante la concorrenza, feroce e vincente sotto il profilo internazionale, di Amsterdam. Dall'India, fenomeno che appariva anticipatore di ben ulteriori sviluppi economici e geopolitici (la cui anticipazione non

⁷¹ V Savi, Prima serie, b.603, 27 febbraio 1776. Nel conto si dovevano prevedere anche fallimenti e malversazioni, come quelli che dovette subire il marchese Giovanni De Sepes. Il suo committente Giuseppe Lioni, operante a Bagdad e Bassora, retribuito con 120 ducati l'anno, aveva trattato molteplici merci asiatiche di valore, come pepe, diamanti, tessuti indiani, cocciniglia, e riuscito ad esportato vetrame, vini, panni di lana (londrine), aghi da cucire, salami ma poi si era dileguato (V Savi, Prima serie, b.378, 22 ottobre 1772; Notarile, Atti di G.B. Airolti Marcellini).

⁷² V Savi, Seconda serie, reg.198, cc.187r.190r., Scrittura 3 marzo 1777.

⁷³ Ibid.

va comunque troppo enfatizzata, sebbene fosse avvertita dai più attenti osservatori), provenivano perle e falsi coralli lavorati nella lontana Cina. La presenza di quest'ultima nei mercati internazionali non mancava comunque di essere registrata dalle autorità veneziane e certamente considerata, come in precedenti momenti storici, con non minore preoccupazione⁷⁴.

8. Gli Armeni

In questo contesto erano forse gli Armeni il gruppo commerciale più innovativo e intraprendente nel mondo veneziano, nel quadro di una *diaspora*, fenomeno intrigante e simbolico che in questi secoli coinvolgeva i gruppi umani i più diversi. Sottolineerei forse perché né le fonti statistiche né quelle biografiche possono stilare una lista sicura delle percentuali del commercio svolto da queste comunità nell'ambito dell'economia veneziana: più intraprendenti e più affermati gli Armeni, gli Ebrei o i Greci? Altrettanto difficile stabilire delle regole di condotta e di solidarietà che potessero esprimersi all'interno di queste minoranze, salvo una giuridica separazione (ma anche questa sempre più labile nel corso dei decenni) rispetto ai patrizi (che ancora andavano per mare) e ai cittadini veneziani⁷⁵.

Come opportunamente si è osservato, non possiamo guardare a questi nuclei commerciali come a delle entità chiuse ed omogenee. Contesti, geografie e tipologie del commercio influenzavano sia lo scambio economico che quello interculturale «con una miscela di norme informali e formali, strumenti legali e codici di comunicazione che ogni diaspora poteva mettere in gioco per controllare i propri agenti, si trattasse di parenti, correligionari o estranei»⁷⁶. Il quadro internazionale rimaneva sicuramente complesso. Stanziamenti privilegiati si erano sviluppati nelle varie piazze commerciali dove i Greci, osservava Michel Morineau, erano presenti e «vainqueurs à Chio et à Trébisonde; les Juifs à Salonique et dans les finances du sultan de

⁷⁴ S. Ciriaco, *Diamonds in Early Modern Venice. Technological. Transfer and International Competition in Early Modern Europe*, ora in *Luxury Production, Technological Transfer and International Competition*, pp. 227-250.

⁷⁵ A Costantinopoli, osservava Eric Dursteler, «in this fluid world, categories of identity such as Venetian, Ottoman, Greek – perhaps even Muslim, Jew, and Christian – were not set in stone; rather they were adaptable and situational. The merchants of Venice, in many ways then, represent the multiplicity and multilayered character of identity possible in the frontier world of the Mediterranean» (*Venetians in Constantinople* cit., p.60).

⁷⁶ A. Caracausi, *Merci e scambi globali (1400-1800)*, in *Storia economica globale del mondo contemporaneo*, Carocci, Roma, 2019, p.22.

Constantinople jusqu'à leur éviction», senza parlare «des Syriens, des Arabes, des Turcs, des Persans, des Indiens, des Ouzbeks»⁷⁷.

Opportunamente si è sottolineato l'incidenza delle esportazioni delle sete persiane dirette verso il porto veneziano ma anche in direzione degli altri paesi europei (Olanda, Inghilterra, Germania). Ma Armeni erano altresì presenti in India, nel Bengala, in Indonesia, nella Cina meridionale, financo in Etiopia⁷⁸. Indubbiamente proprio per le loro origini caucasiche e mediorientali (la nota deportazione da parte di Shah Abbas I il Grande, della dinastia persiana dei Safavidi, di un numero rilevante di Armeni dalla loro madrepatria, ceduta agli Ottomani, nella nuova capitale Isfahan ⁷⁹) erano considerati tradizionali conoscitori dei mercati asiatici e quindi i più funzionali nel consolidare i rapporti commerciali che esistevano fra la Persia e l'Europa. Agli Armeni infatti Abbas I concesse il monopolio pressoché totale nelle esportazioni di seta greggia e lavorata a partire dal nuovo centro di New Julfa (in italiano Nuova Giulfa: a Venezia esiste ancora Ruga Giuffa), fondato nel 1606 alla periferia di Isfahan.

Lo scopo era quello di incrementare il commercio verso i mercati europei e non ultimo quello veneziano. E quale prodotto se non la seta rappresentava meglio di ogni altro la struttura portante negli scambi commerciali fra Asia-Europa? A partire dalla nuova colonia di New Julfa gli Armeni, in stretto rapporto con quanti commerciavano nel continente eurasiatico, divennero un *pendant* strategico in questa rete mondiale.

Una prima considerazione è che in questi secoli la via terrestre della seta e con essa tutta una serie di prodotti che giungevano dall'Asia continuarono a restare vitali anche rispetto alla via marittima⁸⁰. Quest'ultima, secondo una accreditata interpretazione storiografica, seguendo le interpretazioni che hanno guardato agli importanti traffici

⁷⁷ M. Morineau, *Questionnaire pour les Arméniens aux 17e et 18e siècles. Présences, position et place dans l'œcumène économique*, in *Les Arméniens dans le commerce asiatique au début de l'ère moderne*, sous la direction de S. Chaudhury, K. Kévonian, Maison de Sciences d'Homme, Paris, 2007, p.39.

⁷⁸ Cfr. *ibid.* i vari saggi che affrontano tali problematiche alle quali si dovranno aggiungere le tecniche contabili e commerciali studiate da Kéram Kévonian, pp.371 ss.

⁷⁹ M. Morineau (*Questionnaire pour les Arméniens aux 17e et 18e siècles cit.*, p.23) vorrebbe limitare tale numero a 50.000 unità mentre tradizionalmente si sono avanzate cifre ben superiori, parlando anche di 400.000 deportati. Cfr. anche E. Korsch, *The Sceriman between Venice and New Julfa: An Armenian Trading Network and its Sociocultural Impacts (Seventeenth and Eighteenth Centuries)*, in *Union in Separation cit.*, pp. 363-378, spec. p.363, la quale cita l'Encyclopedia Iranica.

⁸⁰ Su questi aspetti *The Cambridge History of Iran*, vol.6, *The Timurid and Safavid Periods*, P. Jackson, L. Lockhart (Ed.), Cambridge University Press, Cambridge, 1986, pp.472-490.

marittimi legati all'Atlantico e al Pacifico⁸¹, si sarebbe definitivamente e pressoché esclusivamente imposta sulle tradizionali vie di terra. Una interpretazione che a un'attenta esamina delle fonti, e non solo quelle veneziane, ignorerebbe una realtà più complessa.

Una seconda e altrettanto fondamentale problematica è quella che voglia guardare a queste strategie globali in un'ottica che consideri il ruolo esclusivo dei grandi mercanti europei e delle loro compagnie commerciali. Conclusioni che, come opportunamente considerava Michel Morineau, si fondano sulle fonti europee le quali sono oggettivamente le più accessibili e disponibili, forse perché meglio conservate rispetto a una documentazione orientale dispersiva e soprattutto non consultabile a causa delle nostre limitate conoscenze linguistiche. Come concludeva Sushil Chaudhury esistevano nell'India dei Moghol, come nella Persia dei Safavidi e nell'Impero ottomano ricchi e vincenti commercianti in grado di reggere a un confronto europeo.

Sicuramente in questo quadro gli Armeni sembrarono costituire una minoranza in grado di svolgere un ruolo essenziale e, secondo le conclusioni di alcuni storici, ancor più originale di quello svolto dalle comunità ebraiche, proprio per la loro presenza nei mercati asiatici e non ultimi quelli russi, in forte espansione sin dal XVII secolo⁸².

Commercianti armeni operavano dunque numerosi nella Repubblica, sia risiedendo stabilmente a Venezia sia che risultassero soltanto «di passaggio». In ogni caso l'opportunità di operare con membri della stessa comunità etnica e religiosa, sparsi nelle regioni mediterranee e asiatiche, li favoriva sicuramente. Una circostanza questa che solamente in parte giustificava gli operatori economici veneziani sempre più assenti da quei mercati e che sembravano sordi nel raccogliere l'invito delle autorità e del mondo politico-economico centrale nell'essere più attivi nelle attività commerciali.

Le manovre fiscali, messe in campo periodicamente da Senato e V Savi, nel favorire uno stanziamento duraturo degli Armeni nella piazza veneziana rispetto agli Armeni che giungessero in città soltanto temporaneamente, non costituendo gli Armeni «corpo di università» (operando quindi individualmente né essendo obbligati a risiedere stabilmente come avveniva per i commercianti tedeschi o turchi), non sembravano sortire risultati definitivi in grado di capovolgere la situazione. Si deliberava in modo contraddittorio di favorire volta per volta i

⁸¹ B. Yun Casalilla, *Iberian World Empires and the Globalization of Europe 1415-1668*, Palgrave Macmillan, London, 2019.

⁸² S.D. Aslanian, *From the Indian Ocean to the Mediterranean: The Global Trade Networks of Armenian Merchants From New Julfa*, Berkeley, University California Press, 2014; Idem, *Social capital, 'trust' and the role of networks in Julfan trade: informal and semi-formal institutions at work*, «Journal of Global History», 2006, 1, pp. 383-402.

residenti rispetto ai passeggeri o in altre circostanze legiferare in senso contrario, allo scopo di favorire l'afflusso di merci dai porti mediterranei (come dalla Morea negli anni in cui la regione era controllata dalla Repubblica)⁸³. Né si doveva dimenticare – osservavano i Magistrati, con una punta di patriottismo – che per quanto riguarda la seta in quel commercio continuavano ad essere coinvolti i Veneziani, per i quali la legislazione della Repubblica doveva pur avere un occhio di riguardo⁸⁴.

In tale gioco complesso le suppliche che arrivavano periodicamente sui tavoli dei Savi alla mercanzia da parte dei commercianti armeni miravano ad ottenere facilitazioni ed esenzioni fiscali, con la latente minaccia di stabilire degli avamposti commerciali a Genova o Livorno o Ancona o Marsiglia a causa dei dazi eccessivamente elevati che si pretendevano a Venezia: dazi che potevano raggiungere fra cottimo (l'imposta che gravava sulle merci importate ed esportate dai mercanti veneziani nelle rispettive piazze e destinata a sostenere le spese consolari, molto gravose nei paesi arabi e ottomani) e tansa (l'imposta che gravava sugli abitanti di Venezia) il 9 % del valore della merce all'entrata, senza contare i dazi che colpivano le esportazioni⁸⁵. Gli Armeni che operavano a Smirne e Costantinopoli (le piazze dove gli Armeni erano presenti e legati a un traffico continuo con Venezia) auspicavano di non essere sempre obbligati a viaggiare sotto scorta su navigli veneziani, rinnovando l'auspicio a godere di una libertà commerciale difficile da ottenere nell'*ancien régime* veneziano⁸⁶.

In ogni caso, negli ultimi secoli della Repubblica, anche questa comunità, al pari dei Greci e degli Ebrei, sicuramente avrebbe sostenuto le fortune economiche, o avrebbero condiviso le sorti di una Repubblica non condannata comunque a un inevitabile declino. Nell'ambito di questa minoranza si sarebbero affermati famiglie e gruppi di sicura fortuna economica, prima fra tutte la famiglia degli Sceriman, giunti ben presto a Venezia da Nuova Giulfa e destinati a svolgere un ruolo economico decisivo nell'ambito della società veneziana. Le loro

⁸³ V Savi, Seconda serie, b. 4, Fascicolo 47, Parte terza, Scritture dei Savi 11 marzo, 14 marzo, 10 aprile 1710; copia del Decreto del Senato 30 agosto 1710. Nell'aprile del 1710, si erano contati soltanto 27 mercanti stanziali contro 35 non residenti (V Savi, b.4, Fasc. 47, Parte seconda, Relazione dei savi, 5 ottobre 1694).

⁸⁴ V Savi, Seconda serie, b.4, Fascicolo 47, Parte prima, Scrittura dei Savi 23 agosto 1640.

⁸⁵ Ibid. In modo molto realistico i Savi concludevano che se anche gli Armeni avessero venduto le loro merci (seterie, indaco, panni di lana, specchi, perle) in quei porti, ad altri gruppi commerciali, come ad esempio i Fiamminghi, essi alla fine avrebbero reinvestito i loro capitali a Venezia stessa (cfr. V Savi, Parte prima, Fasc.47, Scrittura dei Savi, 23 agosto 1640).

⁸⁶ V Savi, Prima serie, b.349, Fasc. 134, Supplica presentata il 28 giugno 1724.

ramificazioni erano ben descritte in un Decreto del Senato del 27 settembre 1698, il quale lasciava trasparire da un lato i forti legami familiari che caratterizzavano le strategie dei commercianti di maggior peso economico, dall'altro il debole legame, talvolta l'aperto conflitto, che si sviluppava fra le singole famiglie⁸⁷. Non mancavano d'altro canto forti interessi economici degli Armeni non solo in direzione del Mediterraneo orientale bensì del mondo tedesco, anch'esso vitale nella Venezia del Settecento, aspetti opportunamente studiati e messi in evidenza da Evelyn Korsch⁸⁸.

9. Conclusioni

Una pagina di storia, quella che riguarda il ruolo della comunità armena che deve continuare con ricerche di carattere prosopografico, indagando l'azione e il peso di un gruppo più largo di famiglie e di singoli imprenditori, di maggiore o minore successo⁸⁹, oltre che rimandare ad altri approfondimenti necessari nel seguire le sorti della Repubblica negli ultimi decenni della sua vita.

Resta comunque aperto il problema del ruolo economico in senso largo che sia gli Armeni sia le altre minoranze avrebbero svolto dopo la caduta della Repubblica: se poterono alla fine, dopo la frattura istituzionale dello stato marciano (su cui Marino Berengo ha scritto pagine fondamentali⁹⁰, sebbene lasciando in ombra la tenuta di alcuni aspetti dell'economia veneziana, e in parte del settore commerciale) estrinsecare alcune potenzialità che abbiamo cercato di mettere in rilievo. Le scarse fonti e riflessioni sul tema non lascerebbero presagire fortune e attività imprenditoriali-commerciali di grande peso, soprattutto a livello internazionale. Piuttosto sembra che sia il ceto ebraico che quello armeno intraprendessero piuttosto la via già segnata dal patriziato veneziano nei secoli precedenti, vale a dire gli investimenti nella proprietà fondiaria, sostituendosi ad esso, sia accedendo tuttavia

⁸⁷ V Savi, Serie seconda, b.4, Fasc. 47, Parte seconda. Il senato stesso era informato di un conflitto che esisteva fra Narciso di Avedich e Sarat Seriman nel contesto del quale i V Savi non potevano tuttavia intervenire (copia del Decreto 22 giugno 1702, *ibid.*, Parte terza).

⁸⁸ E. Korsch, *Meriten und Machenschaften des Gregorio Agdollo. Ein Armenier im Dienste Sachsen*, «Annales Mercaturae», Band 3, 2019, pp.107-138.

⁸⁹ Vedi ad esempio una lista molto analitica di 21 commercianti armeni la quale tuttavia ad una prima indagine ci fornisce scarse informazioni sulle loro attività e ruolo (cfr. V Savi, Serie seconda, b.4, Fasc. 47, Parte terza cit., Deliberazione del Consiglio dei XL, 18 gennaio 1709).

⁹⁰ *La società veneta alla fine del Settecento. Ricerche storiche*, Sansoni, Firenze, 1956.

alla vita culturale e istituzionale nelle nuove realtà geopolitiche francese e poi austriaca.

Sia la grande famiglia Sceriman che le dinastie ebraiche (dei Sullam, Treves, Vivante, Lattis, Malta, Curiel, per citarne solo alcune⁹¹) dopo l'apertura definitiva delle porte del Ghetto non sembra abbiano cercato di penetrare all'interno di un commercio marittimo mondiale, dominato del resto dalle grandi potenze coloniali, che lasciavano poco spazio al già debole settore marittimo veneziano.

Questo si trovò inoltre schiacciato nei primi decenni del XIX secolo dal crescente e concorrenziale ruolo di Trieste, sbocco privilegiato da parte della monarchia asburgica la quale lo preferì a Venezia. D'altro canto nel corso dell'Ottocento le fortune economiche e commerciali degli imprenditori veneti, fossero essi i diretti discendenti delle antiche famiglie patrizie o delle antiche minoranze o dei nuovi venuti (dalla più dinamica Lombardia) si giocarono nell'ambito di un nuovo processo, quello dello sviluppo del settore manifatturiero e industriale. Si apriva un nuovo capitolo che assunse inevitabilmente altri significati.

⁹¹ A. Lazzarini, *Possidenti e bonificatori ebrei: la famiglia Sullam*, in *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, M. Isnenghi, Stuart Woolf (a cura di), Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma, 2002, pp. 603-617; R. Derosas, *Aspetti del mercato fondiario nel Veneto del primo Ottocento*, «Quaderni Storici», 22, 1987, n.65, pp. 549-578.