

Pierre Niccolò Sofia

## NOTA INTRODUTTIVA\*

DOI 10.19229/1828-230X/56012022

Venezia e il Mediterraneo nel secolo e mezzo circa che corre tra la fine della guerra di Candia (1669) e la fine della Repubblica Serenissima (1797). Le coordinate spazio-temporali appena menzionate definiscono la cornice all'interno della quale si inseriscono i contributi che danno vita a questo dossier<sup>1</sup>. Da un lato lo spazio mediterraneo, cioè il mare che durante tutta l'età moderna rimane al centro della vita e degli interessi di Venezia, che rappresenta la fonte primaria della sua prosperità e che mantiene il proprio ruolo cruciale anche dopo l'invasione dei Nordici, la battaglia di Lepanto e la 'crisi' del Seicento<sup>2</sup>. Dall'altro il periodo 1669-1797, una delle fasi più complicate, interessanti e relativamente meno indagate della storia veneziana, quella in cui la Repubblica di Venezia si trova definitivamente relegata al ruolo di potenza regionale minore, dopo la perdita dell'isola di Creta a favore dell'Impero ottomano.

Certo, a metà del Seicento Venezia aveva ormai cessato di essere una delle maggiori protagoniste della vita politica europea, ma la perdita di Creta, dopo un dominio durato quattro secoli, implicava un ridimensionamento decisivo nel Mediterraneo orientale e un allontanamento ulteriore dal Levante, antico cuore degli interessi commerciali marciari e punto di riferimento imprescindibile per la mentalità delle élite veneziane<sup>3</sup>. Dopo la guerra di Candia, le isole ionie e, per qualche anno, il Peloponneso rappresentano i limiti sud-orientali della

\* Abbreviazioni: Asve=Archivio di Stato di Venezia; Vsm=Cinque Savi alla Mercanzia.

<sup>1</sup> I contributi raccolti all'interno di questo dossier sono il frutto delle comunicazioni presentate alle giornate di studio *Venise, puissance régionale méditerranéenne. Perspectives économiques, maritimes et politiques, 1669-1797*, che si sono tenute il 19-20 novembre 2021 a Nizza. Desidero qui ringraziare il Centre de la Méditerranée Moderne et Contemporaine dell'Université Côte d'Azur per aver finanziato e ospitato le giornate. Ringrazio invece Maria Fusaro e Walter Panciera per aver accettato con entusiasmo di fare parte del comitato scientifico delle giornate.

<sup>2</sup> Come scriveva Alberto Tenenti, dal lato del mare si riponevano i beni supremi di Venezia, il dominio che i veneziani volevano era innanzi tutto acqueo, A. Tenenti, *Il senso del mare*, in A. Tenenti, U. Tucci (a cura di), *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima*, vol. XII, *Il Mare*, Istituto della Enciclopedia italiana, Roma, 1991, pp. 7-76, p. 8.

<sup>3</sup> È interessante notare che per lo storico francese Eugène Labaume (1783-1849), la perdita di Candia rappresenta un punto di svolta non tanto sul piano commerciale, ma sul piano militare, segnando l'inizio della demilitarizzazione della politica e della società veneziana: si veda il contributo di David Laven nel presente fascicolo.

zona d'interesse e di controllo diretto della Repubblica, uno stato che si estende dalla Pianura Padana alle coste dalmate e albanesi, con al centro il mare Adriatico.

Benché relegata in questo quadro regionale durante il suo ultimo secolo e mezzo circa di esistenza, Venezia non rinuncia a svolgere un ruolo attivo nel mare Interno. In effetti, il periodo preso in esame è costellato di esempi che testimoniano dello sforzo veneziano per rimanere un attore attivo sullo scenario mediterraneo. Tale impegno si concretizza su piani d'azione diversi ma profondamente interconnessi. È il caso, ad esempio, della riforma doganale del 1736 che si intreccia con il sostegno alla cantieristica per favorire la ripresa della navigazione veneziana<sup>4</sup>. Se è vero che l'attività della marina mercantile di San Marco si intensifica nella seconda metà del XVIII secolo<sup>5</sup>, dal punto di vista militare, la creazione e il mantenimento di una flotta di vascelli da guerra risale già al XVII secolo, mentre per tutto il Settecento si conferma il ruolo attivo della marina con azioni di guerra, pattugliamento, scorta e dimostrazioni di forza<sup>6</sup>. Oltre alla dimensione navale, l'attività di Venezia all'interno dello scacchiere Mediterraneo fra il 1669 e il 1797 trova conferma in altri campi e si concretizza, ad esempio, nella persistenza di una densa rete consolare<sup>7</sup> e nella riattivazione dei consoli in Levante nel corso degli anni 1740<sup>8</sup>; nell'interesse per la nuova presenza russa nel Mediterraneo<sup>9</sup>; nelle due guerre di Morea e nella risposta militare – ma anche e soprattutto diplomatica – all'attività di corsa delle reggenze barbaresche nella seconda metà del XVIII secolo<sup>10</sup>.

<sup>4</sup> M. Costantini, *Commercio e marina*, in Paolo Preto et Piero Del Negro (a cura di), *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, VIII. L'ultima fase della Serenissima*, Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma, 1998, pp. 555-612.

<sup>5</sup> Tra l'altro, una navigazione di ampio raggio e non limitata al traffico adriatico o verso le ionie, W. Panciera, *Testimoniali di avaria marittima (1735-1764)*, «Mediterranea - ricerche storiche», a. XIII, dicembre 2016, pp. 517-568; Idem, *«L'acqua giusta». Il sistema portuale veneziano nel XVIII secolo*, Viella, Roma 2021.

<sup>6</sup> G. Candiani, *I vascelli della Serenissima: guerra, politica e costruzioni navali a Venezia in età moderna, 1650-1720*, Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, Venezia 2009.

<sup>7</sup> M.P. Pedani, *Consoli veneziani nei porti del Mediterraneo in età moderna*, in R. Cancila (a cura di), *Mediterraneo in armi (secc XV-XVII)*, Associazione Mediterranea, Palermo, 2007, pp. 175-205; U. Signori, *Informare e proteggere. La rete consolare veneziana nel Mediterraneo orientale (1670-1715)*, «RiMe», n°17, dicembre 2016, pp. 127-152.

<sup>8</sup> E. Ianiro, *Levante. Veneti e Ottomani nel XVIII secolo*, Marsilio, Venezia, 2014.

<sup>9</sup> F. Seneca, *Francesco Lorenzo Morosini e un fallito progetto di accordo veneto-russo*, «Archivio Veneto», n°106, 1962, pp. 19-41; C. Scattolin, *Un 'esperimento' commerciale veneziano nel Mar Nero al tramonto del Settecento*, «Archivio Veneto», n°164, 1987, pp. 27-44

<sup>10</sup> R. Caimmi, *Spedizioni navali della Repubblica di Venezia alla fine del Settecento*, itinera progetti, Bassano del Grappa, 2018.

I contributi raccolti all'interno di questo dossier si interrogano sulla capacità del sistema veneziano di trasformarsi e di adattarsi al contesto del Mediterraneo del Sei-Settecento, dapprima fornendo una lettura di come sia stata interpretata la posizione della Repubblica di Venezia nella storiografia immediatamente successiva al 1797 e, successivamente, concentrandosi sulla sfera economica (finanza, manifattura, *shipping* e commercio). In altre parole, questo dossier si propone di inquadrare meglio la posizione di Venezia nel Mediterraneo della tarda età moderna e – allo stesso tempo – di valutare se e come il sistema economico veneziano fosse ancora in grado di reagire ai periodi di crisi, intesi soprattutto come fasi di grande cambiamento.

Benché in queste pagine si sia già fatto riferimento più volte al 'Mediterraneo', è necessario sottolineare, tuttavia, che l'orizzonte di osservazione di questo dossier non si limita al bacino di questo mare. Al contrario, esso è concepito come uno spazio allargato<sup>11</sup>, che va dalla Laguna ai porti atlantici, dalla Germania al Levante, ove è possibile osservare e studiare l'azione degli attori veneziani o dei fenomeni a essi associati<sup>12</sup>.

Dal punto di vista storiografico, poi, il presente dossier vuole inserirsi all'interno di un panorama più vasto a cui la storia dovrebbe guardare con più attenzione.

Ad esempio, da qualche anno la letteratura scientifica si interroga sul ruolo dei 'paesi piccoli' durante l'età moderna e sulla loro capacità di approfittare degli interstizi di diversa natura lasciati aperti dalle grandi potenze o dagli imperi. Ci si è interessati, tra l'altro, ai legami economici tra due 'potenze minori' come il Portogallo e la Svezia<sup>13</sup>, o ancora alla navigazione delle flotte mercantili scandinave in

<sup>11</sup> In questo senso, dal punto di vista della focale d'osservazione, è utile adottare il concetto braudeliano del «più grande Mediterraneo», F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, vol. I, quinta edizione, Einaudi, Torino, 2009, p. 166-236.

<sup>12</sup> Ad esempio, pur non essendo un fenomeno che si svolge nel mare Interno, il commercio veneto-tedesco è profondamente legato al Mediterraneo: se i veneziani spediscono in Levante grandi quantità di lametta e prodotti tedeschi, particolarmente importanti per le case di negozio veneziane su piazze come Aleppo, la Germania è la destinazione principale del cotone levantino che arriva a Rialto e quest'ultimo forma tra un quarto e un terzo delle importazioni dal Levante, Asve, *Vsm*, Registri, regg. 13, 18, 23, 29, 35, 41, 47, 52, 57, 63, 67, 72, 76, 80, 85, 90, 95, 100; V. Costantini, *Il commercio veneziano ad Aleppo nel Settecento* cit.

<sup>13</sup> M.C. Moreira, J. Eloranta, J. Ojala, e L. Karvonen, *Early modern trade flows between smaller states: The Portuguese-Swedish trade in the eighteenth century as an example*, «Revue de l'Ofce», n°140, 2015, pp. 87-109; L. Müller, *Commerce et navigation suédois en Méditerranée à l'époque moderne, 1650-1815*, «Revue d'Histoire Maritime», n°13, 2011, pp.45-70.

Mediterraneo<sup>14</sup>. In questo senso, quello veneziano rappresenta un caso di studio particolarmente significativo, non fosse altro per la propria ricchezza e complessità: una città stato alla testa di un impero-*commonwealth*, allo stesso tempo porto internazionale e polo manifatturiero, dotata di una marina mercantile e militare autonoma, con una rete diplomatico-consolare diffusa e fitta.

Non meno importante, è necessario inserire pienamente Venezia nel dibattito storiografico che ha ormai rivalutato il ruolo del Mediterraneo in età moderna, sottolineando la resilienza delle sue strutture e delle sue componenti di fronte allo spostamento del centro di gravità dell'economia-mondo europea<sup>15</sup>. In questo senso, la prospettiva che questo dossier propone può intrecciarsi con i recenti tentativi di riconsiderare il contributo della penisola italiana allo sviluppo del mondo atlantico<sup>16</sup>, facendo emergere i legami che la Laguna mantiene e sviluppa con l'Atlantico tra XVII e XVIII secolo. Allo stesso tempo, il nostro sguardo non dovrebbe essere rivolto solo a Occidente, come spesso tendiamo a fare. Dopotutto, l'esperienza veneziana è interessante proprio per questo, perché ci costringe a considerare anche la parte orientale del mare Interno, vale a dire il Levante allargato e le

<sup>14</sup> D.H. Andersen, P. Pourchasse, *La navigation des flottes de l'Europe du nord vers la Méditerranée (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, «Revue d'Histoire Maritime», n°13, 2011, pp. 21-44. Si vedano anche A. Carrino, *Ai 'margini' del Mediterraneo: mercanti liguri nella tarda età moderna*, Edipuglia, Bari, 2018; L. Piccinno, *Grandi porti e scali minori nel Mediterraneo in età moderna: fattori competitivi e reti commerciali*, in *Ianuensis non nascitur sed fit. Studi per Dino Puncuh*, Genova, Società ligure di storia patria, 2019, p. 1045-1059.

<sup>15</sup> M. Fusaro, C. Heywood, M.S. Omri (eds.), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean. Braudel's Maritime Legacy*, I.B. Tauris Publishers, Londra, New York, 2010; D. Panzac, *La caravane maritime. Marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, Cnrs éditions, Parigi, 2004; Luca Lo Basso, *Il Sud dei Genovesi. Traffici marittimi e pratiche mercantili tra l'Italia meridionale, Genova e Marsiglia nel Settecento*, in B. Salvemini (a cura di), *Lo spazio tirrenico nella «Grande Trasformazione». Merci, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, Edipuglia, Bari, 2009, p. 239-263; Gelina Harlaftis, *'The Eastern Invasion': Greeks in Mediterranean Trade and Shipping in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries*, in M. Fusaro, C. Heywood, M.S. Omri (eds.), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean* cit., p. 223-252; S. Marzagalli, *La Méditerranée moderne, entre héritage braudélien et questionnements nouveaux à l'heure des histoires globale et connectée*, «Cahiers de la Méditerranée», n° 103, dicembre 2021, p. 37-53, p. 39, p. 48.

<sup>16</sup> A tale proposito, si vedano: il numero speciale *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*, codiretto da A. Bartolomei e S. Marzagalli, «Revue d'histoire maritime», n°13, 2011; C. Brilli, *Genoese trade and migration in the Spanish Atlantic, 1700-1830*, Cambridge University Press, New York, 2016; il dossier *I generi coloniali nel Mediterraneo: i grandi porti come centri di destinazione, di consumo e di redistribuzione (XVII-XIX secolo)/American colonial goods in the Mediterranean: major ports as centres of destination, consumption and redistribution (17th-19th centuries)*, diretto da P. Calcagno, «RiMe», n°8, giugno 2021; il programma *Atlantic Italies*, coordinato da R. Zaugg, <https://atlanticitalies.net/project-people/the-project/>.

sue rotte tradizionali con i mari arabi e l'Asia, molto più importanti nel Settecento di quanto si pensasse fino a 20 o 30 anni fa<sup>17</sup>.

Insomma, la prospettiva avanzata da questo dossier vuole contribuire al rinnovamento dell'approccio alla storia dell'ultima fase della Serenissima. Senza dubbio, la storiografia veneziana ha compiuto notevoli progressi negli ultimi 30 o 40 anni. Attraverso uno studio puntuale della realtà veneziana tra Sei e Settecento, si è ormai passati dall'idea di una mera decadenza di Venezia – che sarebbe iniziata nel XVII secolo – a un concetto più sfumato di declino relativo (o di *loss of leadership*<sup>18</sup>) che ha permesso di valorizzare la 'tenuta' o il dinamismo del sistema<sup>19</sup>. In altre parole, si è dimostrato che la storia di Venezia come importante centro mediterraneo non termina con la perdita del monopolio delle spezie e la creazione delle rotte oceaniche, e che è più corretto parlare di trasformazione della *Dominante* che non di inarrestabile declino, un concetto, quest'ultimo, che per buona parte del XX secolo si associava ad una visione teleologica della storia veneziana e al rammarico per una mancata unità nazionale *ante litteram*<sup>20</sup>. È ormai giunto il momento di fare un passo ulteriore, che permetta di andare oltre la questione declino assoluto/declino relativo o l'affermazione di tenuta del sistema, allargando al contempo l'orizzonte di osservazione e, possibilmente, incrociando più prospettive (politica, marittima, economica etc.). In sintesi, questo fascicolo mira a una proposta scientifica rinnovata, capace di leggere con lenti nuove la storia della Repubblica di Venezia nell'ultimo secolo e mezzo della propria esistenza, spostando la focale di osservazione dalla Laguna al rapporto del sistema veneziano con il Mediterraneo e, in prospettiva, il mondo.

<sup>17</sup> R. Barendse, *Arabian Seas, 1700-1763*, 3 vol., Brill, Leyde, 2009.

<sup>18</sup> M. Fusaro, *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean. The Decline of Venice and the Rise of England, 1450-1700*, Cambridge University Press, Cambridge, 2015, p. IX-X.

<sup>19</sup> Si vedano, ad esempio, M. Costantini, *Commercio e marina* cit.; P. Del Negro, *Introduzione*, in P. Preto, P. Del Negro (dir.), *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, VIII. L'ultima fase della Serenissima* cit., p. 1-82; M. Della Valentina, *Operai, mezzadi, mercanti tessitori e industria della seta a Venezia tra '600 e '700*, Cleup, Padova, 2003; W. Panciera, *La Repubblica di Venezia nel Settecento*, Viella, Roma, 2014; W. Panciera, *The Industries of Venice in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, in P. Lanaro (ed.), *At the Centre of the Old World: trade and manufacturing in Venice and the Venetian mainland, 1400-1800*, Crrs, Toronto, 2006, p. 185-216; F. Trivellato, *Fondamenta dei vetrai. Lavoro, tecnologia e mercato a Venezia tra Sei e Settecento*, Donzelli editore, Roma, 2000; A. Zannini, *La finanza pubblica: bilanci, fisco, moneta e debito pubblico*, in P. Preto, P. Del Negro (dir.), *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, VIII. L'ultima fase della Serenissima*, Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma, 1998, p. 431-479.

<sup>20</sup> J. S. Grubb, *When Myths Lose Power: Four Decades of Venetian Historiography*, «The Journal of Modern History», n°58, marzo 1986, pp. 43-94.

Benché i contributi qui raccolti aggrediscano l'oggetto di studio adottando prospettive diverse e seguendo la sensibilità e il punto di vista dei propri autori, tutti tendono a sottolineare la vitalità economica di Venezia – o, quantomeno, la sua capacità di risposta – tra la seconda metà del Seicento e la fine del Settecento.

Nel saggio di apertura, David Laven offre una lettura rinnovata della storiografia che si è interessata al declino e alla caduta di Venezia tra il 1797 e il 1820. Attraverso uno studio puntuale della produzione storiografica di questo periodo – e facendo anche auto-critica –, Laven sottolinea come tra gli storici veneziani e francesi vi fosse un certo consenso nel riconoscere il dinamismo economico e amministrativo di Venezia, anche in prospettiva mediterranea. Un altro concetto chiave su cui insiste Laven è che il cosiddetto 'declinismo' non deve essere considerato un portato della storiografia francofona al servizio dell'opera e della propaganda napoleonica, ma un puro prodotto degli storici veneziani, una sorta di prisma interpretativo che permette loro di far fronte allo shock intellettuale della perdita dell'indipendenza. Infine, Laven si sofferma sulla questione della debolezza militare veneziana, che molti storici sette-ottocenteschi individuano come causa principale del declino e della caduta di Venezia. Se la storiografia del tempo (e non solo) ha interpretato tale debolezza come il risultato della 'costituzione' dello Stato veneto o del declino morale dei veneziani, Laven attira l'attenzione sull'eccezionalità del fenomeno bonapartesco e della distruzione della Repubblica di Venezia.

Nel secondo contributo di questo dossier, Isabella Cecchini si focalizza sul funzionamento e sul ruolo della piazza di Rialto alla fine della guerra di Candia. Attraverso l'analisi delle caratteristiche della piazza – allo stesso tempo centro finanziario e commerciale – Cecchini sottolinea come Rialto creasse una «architettura fiduciaria» capace di rendere più fluide le contrattazioni e di ridurre il divario informativo tra gli attori protagonisti degli scambi, fossero commerciali o finanziari. Prendendo poi in considerazione il caso dei mercanti stranieri a Venezia, Cecchini mostra come il loro contributo fosse essenziale per mantenere attiva la piazza veneziana, specie in tempo di guerra, quando il governo veneziano era costretto ad aprire un settore altrimenti altamente regolato secondo logiche corporative. In questo senso, nel corso del tempo lo spazio d'azione dei mercanti stranieri può essere considerato a 'geometria variabile'. Infine, Cecchini esamina il ruolo dei mercanti 'Capi di Piazza' come intermediari tra gli uomini di negozio e il governo veneziano, che agivano al contempo da selezionatori e controllori delle informazioni circolanti a Rialto, probabilmente rendendo l'attività della piazza più efficiente.

Dall'intermediazione commerciale e finanziaria allo *shipping*. Il saggio di Paolo Calcagno si concentra sulla navigazione veneziana nel Mediterraneo occidentale e in Atlantico nel tardo Settecento. Contribuendo al rinnovato interesse che la ricerca ha mostrato negli ultimi anni per la storia marittima della Venezia settecentesca<sup>21</sup>, Calcagno mostra che nel XVIII secolo l'attività marittima-mercantile veneziana si dispiegava ben al di là dello spazio adriatico-ionico e – al limite – levantino, collocandosi tra i vettori protagonisti nelle acque del Mediterraneo occidentale e dell'Atlantico 'mediterraneo' (Cadice, Lisbona). Il contributo di Calcagno sostiene anche che nell'ultimo secolo di vita indipendente, il porto veneziano non subisce alcuna regionalizzazione, ma rimane pienamente inserito nelle rotte e nei traffici internazionali. Quale miglior testimonianza, quindi, del commercio dei generi coloniali atlantici? Attraverso l'esame dei dispacci consolari di Cadice, Genova e Lisbona, Calcagno getta nuova luce sull'attività navale e mercantile dei Veneziani nelle acque di Ponente.

Il saggio di Magnus Ressel mette in discussione l'assunto storiografico classico secondo il quale, a causa dello sviluppo dei mercati, della produzione e della navigazione dei paesi del nord Europa, il commercio veneto-tedesco avrebbe subito un continuo declino a partire dalla metà del Seicento, mentre i mercanti tedeschi di Venezia avrebbero progressivamente perso il ruolo di intermediari tra i mercati del Mediterraneo e dell'Europa centrale. Al contrario, adottando una prospettiva comparativa con le rotte concorrenti – quelle passanti per gli altri passi alpini italiani e quelle oceaniche – e focalizzandosi su aspetti non ancora sufficientemente considerati – come il ruolo sempre più importante dei mercanti *Grisolotti* o dei traffici sulle strade Primolano-Bassano e Treviso-Mestre –, Ressel mostra come il commercio veneto-tedesco si sia rianimato nel corso degli anni 70 del XVII secolo e abbia mantenuto la propria centralità per il commercio di Venezia lungo tutto il XVIII secolo. Parte essenziale dell'analisi di Ressel è la rivalutazione positiva della capacità di azione dello Stato veneziano nel favorire il miglioramento dei propri traffici con il mondo

<sup>21</sup> Si vedano, ad esempio, L. Lo Basso, *Il mestiere del remo nell'armata sottile veneziana. Coscrizione, debito, pena e schiavitù (secc. XVI-XVIII)*, «Studi Veneziani», n.s. XLVIII (2004), pp. 105-189; G. Candiani, *I vascelli della Serenissima* cit.; W. Panciera, *Testimoniali di avaria marittima (1735-1764)* cit.; D. Frigo, *Le 'disavventure della navigazione'. Neutralità veneziana e conflitti europei nel primo Settecento*, in D. Andreozzi (dir.), *Attraverso i conflitti. Neutralità e commercio fra età moderna ed età contemporanea*, EUT, Trieste, 2017, pp. 53-74; L. Lo Basso, *Gli intermediari del lavoro marittimo a Venezia tra XVII e XVIII secolo Galeotti e marinai*, «Mefrim: Mélanges de l'École française de Rome: Italie et méditerranée modernes et contemporaines», vol. 129, n°1, 2017, pp. 41-56; W. Panciera, «L'acqua giusta» cit.

tedesco, ad esempio accordandosi con le autorità tirolesi – e poi austriache – e i rappresentanti delle città tedesche per una diminuzione dei dazi di transito, ovvero negoziando direttamente con la nazione tedesca a Venezia per una riforma del *Fondaco dei Tedeschi*. In questo senso, il contributo di Ressel vuole dimostrare come, anche dopo la guerra di Candia, Venezia fosse ancora in grado di rispondere con efficacia alle sfide che le si ponevano di fronte, in questo caso in ambito commerciale.

Infine, nell'ultimo articolo del dossier, lo scrivente si concentra sulla manifattura e il commercio marittimo di Venezia nel XVIII secolo, analizzando il caso delle perle di vetro. In particolare, mostra che la specializzazione in nicchie manifatturiere-commerciali – com'è il caso delle perle – permette all'economia veneziana di restare connessa ai principali flussi commerciali della tarda età moderna. Procedendo a una contestualizzazione della manifattura veneziana votata all'esportazione e a una comparazione con il caso degli *auroserici*, l'analisi identifica nella flessibilità della filiera di produzione, nell'innovazione di prodotto e nella diversificazione dei mercati gli 'ingredienti' del successo delle perle di vetro veneziane. Seguendo le due principali direttrici di traffico, quella orientale e quella occidentale, il contributo mostra come le perle giocassero un ruolo centrale per il commercio estero veneziano nel Settecento. In linea con i saggi precedenti, l'immagine di Venezia che emerge da quest'ultimo articolo è quella di un sistema economico di taglia ridotta, ma ancora protagonista nel Mediterraneo allargato del XVIII secolo.