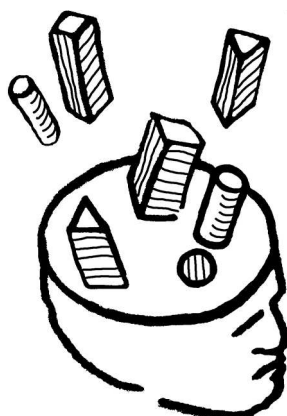


BIBLIOTECA DELLA SOCIETÀ APERTA
STUDI E RICERCHE 2



BIBLIOTECA DELLA SOCIETÀ APERTA

Studi e ricerche

DIREZIONE EDITORIALE / EDITORS

Diego Abenante, Serena Baldin, Giuseppe Ieraci, Luigi Pellizzoni

COMITATO SCIENTIFICO / SCIENTIFIC BOARD

Matthijs Bogaards (Jacobs University Bremen), Bernardo Cardinale (Università di Teramo), Danica Fink-Hafner (University of Ljubljana), Damian Lajh (University of Ljubljana), Luca Lanzalaco (Università di Macerata), Liborio Mattina (già Università di Trieste), Leonardo Morlino (Luiss Guido Carli Roma), Lucio Pegoraro (Università di Bologna), Guido Samarani (Università Ca' Foscari Venezia), Michelguglielmo Torri (Università di Torino), Luca Verzichelli (Università di Siena)

LOGO DESIGN: Pierax



Opera sottoposta a *peer review* secondo
il protocollo UPI – University Press Italiane

impaginazione
Gabriella Clabot

© copyright Edizioni Università di Trieste, Trieste 2017.

Proprietà letteraria riservata.
I diritti di traduzione, memorizzazione elettronica, di
riproduzione e di adattamento totale e parziale di questa
pubblicazione, con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm,
le fotocopie e altro) sono riservati per tutti i paesi.

ISBN 978-88-8303-830-3 (print)
ISBN 978-88-8303-831-0 (online)

EUT Edizioni Università di Trieste
via Weiss 21, 34128 Trieste
<http://eut.units.it>
<https://www.facebook.com/EUTEdizioniUniversitaTrieste>

Attraverso i conflitti.
Neutralità e commercio
fra età moderna
ed età contemporanea
a cura di
Daniele Andreozzi

Indice

- DANIELE ANDREOZZI
7 Introduzione
- KOEN STAPELBROEK
13 La libertà del commercio. Problemi politici, istituzionali e costituzionali dello stato commerciale del '700
- FLAVIO DOS SANTOS OLIVEIRA
29 I vantaggi del commercio internazionale secondo David Hume e Friedrich List
- DANIELA FRIGO
53 Le 'disavventure della navigazione'. Neutralità veneziana e conflitti europei nel primo Settecento
- DANIELE ANDREOZZI
75 Strategie neutrali. Stati, commerci e neutralità tra Mediterraneo e Oceani nella seconda metà del '700
- GIULIA CACCAMO
97 Neutralità monetarie. La politica estera americana alla vigilia del Piano Dawes tra isolazionismo politico e interventismo economico
- GIULIO MELLINATO
111 Il sistema internazionale della mobilità commerciale fra le due guerre: deglobalizzazione e involuzione
- SARA TONOLO
131 Neutralità e non intervento nel diritto internazionale attuale
- 147 Note biografiche

Le 'disavventure della navigazione'. Neutralità veneziana e conflitti europei nel primo Settecento

DANIELA FRIGO

1. «INFESTATO DA LEGNI DI CORSO CON DANNO DEL COMERCIO»: NEUTRALITÀ VENEZIANA E DIFESA DEL 'GOLFO'

Nel 1708 il console a Livorno Giovanni Solagni riferiva ai Savi alla Mercanzia che una nave da guerra inglese aveva «obbligato ad obbedienza» un'imbarcazione battente bandiera veneziana, la 'Sant'Antonio e Santa Caterina'. Capitanata da Pietro Orfanovich e proveniente da Alessandria, nel porto toscano la nave era stata ispezionata dagli inglesi per verificare che a bordo non vi fossero effetti francesi. Il console si era subito attivato con il governatore della piazza e con il comandante della squadra inglese ottenendo alcune «dimostrazioni apparenti» del loro interessamento: alla fine il caso sembrava chiudersi con il regalo di un certo numero di 'pezze' che i danneggiati avevano accettato per evitare il minacciato trasporto dell'imbarcazione in Inghilterra. Consultati dal console che voleva comprendere meglio il comportamento degli inglesi, i rappresentanti dei mercanti veneziani si lamentavano di una prassi ormai consueta, «compiendo ai Capitani di Guerra inquietare la navigazione, già che si converte in loro proprio utile tutto ciò, che gli sortisce di ritrahere». Queste poche informazioni al console non bastavano, e mentre prometteva di informarsi più a fondo sulle leggi inglesi, faceva rilevare al governo veneziano il grave danno dell'accaduto, perché costituiva un 'precedente' cui altre nazioni potevano

ispirarsi¹. Non si trattava infatti di un episodio isolato: qualche mese prima era stata ispezionata e poi rilasciata la nave capitanata da Nicolò Armeni, e anche allora il console inglese aveva ricordato l'obbligo per tutti i comandanti di visitare le imbarcazioni di qualunque altra nazione, ufficialmente per far sbarcare eventuali marinai inglesi di equipaggio, in realtà per verificare il carico, alla ricerca di merci ed effetti appartenenti a mercanti o sudditi di stati nemici². Una minaccia continua, dunque, che il console veneto indicava apertamente come una delle ragioni del «deterioramento di questa piazza»³.

L'episodio ci consente di entrare direttamente nel tema di questo breve contributo sulla neutralità veneziana nel primo Settecento, nei decenni in cui la carta geopolitica dell'Europa esce ridefinita nelle appartenenze territoriali, nei confini, nella rilevanza delle 'potenze', nella gerarchia delle rotte e degli spazi mercantili. Tema complesso, che richiederebbe ben altro spazio: nelle pagine che seguono mi limito pertanto a presentare alcune prospettive di ricerca e a porre alcune questioni per indagini future, anche alla luce dei tanti studi recenti che hanno dipanato il tema 'neutralità e commercio' nel secolo dei Lumi (Alimento 2011). Vorrei solo mostrare, con qualche caso emerso dall'archivio, la rete di significati che si annodano attorno al concetto di neutralità, così come inteso e praticato dal governo veneziano. Lo *status* di neutrale costituisce di volta in volta un ideale politico, un'opzione contingente, una mediazione fra i diversi partiti presenti in Senato, una forma di auto-rappresentazione della Repubblica come stato pacifico e commerciale. Di conseguenza, diverse sono le strategie discorsive, giuridiche e operative messe in campo a difesa della neutralità, specie nella gestione delle controversie in materia. Pur consapevole che sul tema molto potrebbe emergere dai ricchi fondi dei consolati veneziani, nei limiti di questo contributo i dispacci dei consoli sono considerati solo di riflesso, quando le loro informazioni diventano materia di valutazione presso le magistrature competenti, in primis i Savi alla Mercanzia.

Io dunque pongo che la Neutralità non sia altrimenti un atto puramente negativo, per cui solo intendasi d'isfuggire i travagli dell'armi, tuttoché in vero produca l'effetto nominato, ma dover ella considerarsi per un partito preso con matura elezione, e in confronto dell'opposto consiglio (Foscarini 1832, 14).

Considerata il 'filo rosso' della storia della repubblica nel Settecento, la neutralità veneziana non è stata oggetto di grandi attenzioni da parte della storiografia recente. Mentre non mancano studi e contributi sul concetto di neutralità nella riflessione giuridica e politica europea (Neff 2000; Schnakenboug 2013), sui modi di gestione dello *status* di neutrale da parte di alcuni stati, sui vantaggi che

¹ Archivio di Stato di Venezia (ASV), *Cinque Savi alla Mercanzia (Savi)*, s. II, b. 112, 22 dicembre 1708.

² *Ibid.*, 28 febbraio 1708.

³ *Ibid.*, 22 dicembre 1708.

quella condizione ha assicurato ad alcune nazioni, gli unici studi sul caso veneziano riguardano la politica di neutralità in Terraferma nelle guerre di successione spagnola, polacca e austriaca (Perini 1993; Perini 1995). Parlare di neutralità veneziana in relazione ai traffici marittimi significa far riferimento a un insieme di situazioni, pratiche e ambiti di intervento distinti: la vigilanza navale a difesa della presunta giurisdizione che Venezia reclamava sull'Adriatico (Georgelin 1976); la gestione delle controversie in caso di incidenti e violazioni del suo status di neutrale; i provvedimenti e le misure di contrasto alla costante minaccia corsara in Mediterraneo. Anche nei decenni in cui peggiorano le condizioni della navigazione, la sicurezza delle rotte, il volume di scambi del porto, il governo marciano non rinuncia a rivendicare la giurisdizione sul 'Golfo' e a difendere la sua funzione e i suoi diritti di «esattore e protettore dei commerci», conservando l'immagine di una sovranità marittima «che si pone come figura di superiore istanza tra le moltitudini che affollano questo piccolo trafficato mare interno, incrocio plurimo di genti e mondi diversi» (Sartori 2006, 9). Un mare interno affollato, che si restringe in proporzione al numero di navi e flotte che lo solcano, fino ad apparire «davvero un piccolo, sebbene popoloso, mare; non più ingresso trionfale verso Occidente, ma porta di servizio a uso delle popolazioni rivierasche, che tra loro commerciano e s'industriano, togliendosi vicendevolmente di mano bottini che davvero nulla hanno di favoloso» (Sartori 2006, 9).

Anche se non ancora contestato apertamente, nella guerra di successione spagnola il secolare controllo veneziano sull'Adriatico fu 'sfidato' e reso di fatto superato dalla visione del mare aperto e dal principio della 'libertà di commercio' che le potenze marittime europee avevano imposto nel Mediterraneo. Tuttavia, i trasporti via mare di approvvigionamenti per l'esercito imperiale in Italia furono visti dalla Repubblica come una pericolosa violazione della sua giurisdizione, in nome della quale imponeva regole, procedure e controlli a ogni nave che solcasse il 'suo mare'. Si trattava però di pretese e regole di natura consuetudinaria, rispetto alle quali, come diremo, anche l'operato delle magistrature veneziane appariva ambiguo. Venezia finì dunque sotto il tiro incrociato delle opposte richieste dei belligeranti. Da parte imperiale, la debole risposta veneziana all'annuncio di Vienna di voler attraversare il Golfo per approdare alla Mesola e risalire il Po fu intesa come un tacito assenso al transito. D'altra parte, nelle trattative con l'ambasciatore francese D'Estrées il governo aveva promesso una attiva vigilanza in Golfo sui movimenti austriaci. Con abilità, il cardinal D'Estrées aveva dapprima affermato che «l'antica ragione, e gelosia della Repubblica [...] sopra il Golfo di Venezia fu giudicato dal ministero di Francia [...] di sgombrare i pericoli il più pronto, e certo rimedio» (Garzoni 1716, 140); ma subito dopo aveva esibito una lettera in cui Luigi XIV chiedeva garanzie sulle forze di cui Venezia disponeva per evitare i transiti, «mentre o non volendo, o non potendo la Repubblica, il Re per difendere quel Regno farebbe in necessità di mandarvi squadre di galee con confidenza, che si riceverebbero ne Veneti porti» (Garzoni 1716, 141). Come narra dettagliatamente Pietro Garzoni, la posizione francese aveva acceso in Senato

una disputa sul punto «se convenisse eziandio in Golfo accordarsi la neutralità». Nonostante i Savi di Collegio avessero espresso parere contrario, i senatori si erano interrogati sul significato da dare alla dichiarazione di neutralità del 1701, e il Valier aveva così riassunto la questione:

Allora quando deliberaste, e spediste a' Principi la dichiarazion della Neutralità, Voi, che metteste su la bilancia, non men le sillabe, che il consiglio, di qual parte l'intendeste? in Terraferma, in Golfo, o in amendue? Ne' trattati de' Principi le parole manifestano la volontà, e li legano a gl'impegni. Qual voce si spese mai di mare, e qual era l'occasione di decretarne? (Garzoni 1716, 149).

In sostanza, la convinzione diffusa era che i negoziati in corso riguardassero solo la Terraferma, mentre della neutralità in mare «non si potea parlarne» in quanto materia 'non negoziabile', perché «lasciare in balia d' altrui il Golfo, e aprirlo a legni di guerra forestieri» significava «dar loro anche la podestà di Venezia, levarle la custodia, e spalancar l'introito a gli ultimi, e più interni ricetti della laguna» (Garzoni 1716, 150). Paragonato alle mura che difendevano le altre città, il 'Golfo' era dunque escluso da ogni accordo ufficiale proprio nel momento in cui appariva chiara l'impotenza veneziana ad un suo controllo effettivo. Erano argomentazioni consuete nel 'discorso pubblico' veneziano, fondato sulla separazione fra Stato *da terra*, dove la neutralità era da tempo garanzia dello *status quo*, e lo Stato *da mar*, dove Venezia aveva sostenuto fra Sei e Settecento una lunga guerra contro gli Ottomani, fino all'effimera conquista della Morea. Ma anche in Senato, voci più realistiche consideravano questa politica 'bifronte' ormai superata dagli eventi e dai rapporti di forza: «Non sia meraviglia, se al Collegio de' Savj sembri utile per la Repubblica l'unire due elementi tra se stessi contrarj, il mar, e la terra, quando veggiamo andar in istravagante rivolgimento l'Europa tutta» (Garzoni 1716, 152).

Al fondo di molti interventi stava la consapevolezza che la questione della neutralità non ammetteva sottigliezze retoriche o difese ad oltranza di un mare che per Venezia era ancora *clausum*. Se in Terraferma si era optato per una neutralità 'aperta', con la concessione del transito ad ambedue le parti, non si poteva fare diversamente per l'Adriatico, e si doveva perciò ammettere la libera navigazione di legni francesi e imperiali. L'alternativa, ossia usare la forza per impedire i transiti forestieri, era certo più onorevole per patrizi imbevuti di memorie della passata 'gloria' veneziana, ma restava non di meno impraticabile e rischiosa. Guardare sempre al passato, quando la Repubblica si era battuta contro un nemico per volta, risultando spesso superiore, risultava poco prudente in un contesto in cui «formidabili si son rendute nell'oceano, e nel Mediterraneo ancora le nazioni Francese, Brittannica, e Ollandese» (Garzoni 1716, 154). Nazioni così potenti non andavano sfidate in alcun modo, per evitare di attirare le loro navi in Adriatico, fino a quel momento immune dai loro 'oltraggi'. Perciò, a conclusione del lungo dibattito, si affermava una politica di concessioni dosate, la sola che poteva evitare danni al commercio veneziano. Concretamente, si trattava di as-

sicurare una 'prudente' sorveglianza in Golfo, con «passaggi fatti a vele piene, e con sollecitudine di non incontrare nimici», senza dar molestia a navi mercantili straniere, ma ordinando alle navi venete di «tessere indefessamente l'acque, munire i porti, vegliare a i lidi, mostrare co' gli apparati, che permettiamo il transito, e che il mare è nostro» (Garzoni 1716, 155).

Una prudenza che assicurava il ceto dirigente marciando, ma che i francesi interpretarono come una vera accondiscendenza verso Vienna: di lì a poco sarebbero infatti comparse in Adriatico le navi francesi di Claude Forbin, già noto per le sue imprese nella guerra della Lega di Augusta. Incaricato di fermare il flusso dei rifornimenti imperiali, il capitano-corsaro andò ben oltre le istruzioni ricevute e giunse ad attaccare il porto di Trieste con proiettili incendiari, a colpire Cervignano e la baia di Buccari, luogo di rifugio delle navi austriache, per poi ritirarsi nell'estate del 1703 per non restare imbottigliato in Golfo. Nelle sue *Memorie* il corsaro francese sottolinea la «difficulté de servir le Roi sans blesser la délicatesse des Vénitiens qui s'étoient toujours déclarés pour la neutralité», ma che i francesi accusavano di sostenere tacitamente gli austriaci. Forbin giunse sino a Venezia, dove, superati i controlli, riuscì ad avere un colloquio con l'ambasciatore Charmont, lamentandosi con lui dei limiti delle istruzioni ricevute, che rendevano quasi inutile la sua azione. Per Forbin, il danno era causato più dai veneziani che dagli imperiali: erano i sudditi veneti che fornivano legni ai nemici per i passaggi in Adriatico, al punto che «sans leur secours, les Impériaux n'auraient ni assez de bâtimens ni assez de matelots pour porter au prince Eugène tous les convois qu'il recevoit tous les jours». Chiedeva quindi che lo stesso ambasciatore gli concedesse un mandato più ampio, «en me permettant de prendre sur les Vénitiens lors qu'ils seraient surpris favorisant les ennemis» (Forbin 1829, 96). Charmont replicava di non poter violare le istruzioni della corte, ma il giorno dopo convocava l'ambasciatore spagnolo e l'inviato straordinario, il cardinal D'Estrées, ai quali Forbin ripeteva le sue richieste, ottenendo come risposta un invito a stare nei confini della missione affidatagli. Forbin scriveva allora direttamente alla corte per lamentarsi del comportamento dei rappresentanti francesi a Venezia: ma ciò che qui rileva è il quadro di un 'entretien' negoziale fra gli ambasciatori di due corti, un cardinale e un 'capitano-corsaro' che ben raffigura l'intreccio fra istituzioni, poteri di fatto e rapporti di forza nelle acque dell'Adriatico. Un'immagine, anche, della fragilità della rete diplomatica 'ufficiale' della Repubblica e, più in generale, delle istituzioni statuali, a fronte dei tanti soggetti che in mare detenevano 'quote' di potere, conoscenze, capacità di interagire e decidere. Perciò, pur negoziando continuamente con corti, ministri, ambasciatori e capi militari, Venezia subì per tutta la guerra l'intervento francese in Adriatico, i transiti delle navi austriache, i consueti attacchi dei Segnani e di altri corsari, i tanti controlli ingiustificati alle sue navi da parte di inglesi e olandesi.

«Trovai il Golfo infestato da legni di corso con danno del commercio, et offesa del publico decoro» (Dolfin 1708): così, nella relazione finale, Daniele Dolfin ricordava la situazione della primavera del 1703, quando era giunto come ambasciatore a

Vienna. Il suo carteggio è una delle fonti più importanti per comprendere la fitta rete di negoziati, incontri, proteste ufficiali, promesse ed equivoci che si dipanano lungo il conflitto a proposito della neutralità veneziana (Giudici 1908). Che la questione fosse delicata lo dimostra anche il linguaggio usato a Vienna dall'ambasciatore veneziano, che preferisce evitare le discussioni sul punto pur non mancando di sottolineare le pretese della Repubblica alludendovi come «antica ragione», «convenienza», «giuriditione acquistata col sangue e stabilita dai trattati» (Giudici 1908, 144-45)⁴. Nella relazione finale, quasi a trarre una qualche lezione da una missione così difficile, Dolfin consigliava al governo veneziano e alle sue magistrature una maggiore preparazione in materia di navigazione, auspicando «che quella Segnorìa fosse meglio provveduta di lumi nella materia gelosa, e delicata del Golfo» in modo da offrire istruzioni più esatte ai suoi ambasciatori, che «istruiti delle pubbliche ragioni [...] avessero modo più facile di sostenerle a fronte di quei Ministri, ch'informati di ciò che giova al loro partito attaccano sovente con forza, e pongono in necessità di difesa». Scarsa evidentemente la riflessione veneziana in materia se lo stesso Dolfin si limita a rinviare al «Padre Paolo Servita famoso e benemerito Consultore», che «ha scritto meglio d'ogn'altro sopra tale soggetto», non senza la consapevolezza, comunque, che «vi sono posteriori accidenti, che meritano esame, e ponderazione» (Dolfin 1708).

A Venezia erano le stesse magistrature preposte al mare a segnalare vuoti normativi e mancati aggiornamenti delle leggi esistenti. Nel settembre 1704 i Savi alla Mercanzia chiedevano al Magistrato all'Armar di informare «quali Leggi vi siano per gli stessi Legni Mercantili, se habbino ad esser armati, quale la conditione, e quantità di Militari apprestamenti, e dell'Armi», e chiedevano, in caso di carenza di queste norme, di stabilirle quanto prima, per evitare di far partire navi del tutto disarmate⁵. Le patenti di navigazione e gli altri documenti che dovevano garantire le navi battenti bandiera veneziana non sempre bastavano ad assicurare una navigazione sicura. La corrispondenza consolare di questi anni è ricca di segnalazioni di arresti e attacchi a legni veneziani, come mostra anche un lungo e dettagliato elenco dei Savi alla Mercanzia in cui i vari incidenti sono registrati sotto voci specifiche, quasi a creare una sorta di tassonomia dei rischi della navigazione veneta⁶. Rischi che portavano i mercanti e gli armatori a continue denunce sulle difficoltà del periodo, in cui «detengono con continuata ingiusti-

⁴ Il carteggio di Dolfin è una fonte fondamentale e che andrebbe ripresa sulla complicata partita di recriminazioni, sequestri, dichiarazioni viennesi sul 'libero commercio', azioni di 'polizia marittima' e primi atti di rappresaglia della Repubblica: Giudici 1908, pp. 140 ss. e dispacci relativi.

⁵ ASV, Savi, s. II, b. 97, 13 settembre 1704.

⁶ L'elenco distingue fra «Navi prese, e vendute senza alcuna sentenza di Giudice, mà à capriccio degli Armatori», «Navi prese ultimamente per gl'arresti havuti nell'Acque di Capo Mattapan», «Navi prese, e non per anche giudicate», e altro ancora: ASV, Savi, s. II, b. 111: «Nota della Navi arrestate dagl'Armatori Francesi dal mese di Luglio 1710 sino nei primi del mese pure di Luglio del 1711, parte delle quali sono state confiscate con il Giuditio della Corte di Francia, parte senza altro Giuditio vendute con l'altre annotationi come segue».

tia gl'Armatori Francesi tutto il più vivo delle sostanze di noi poveri negotianti», e sulla dolorosa serie di disgrazie occorse ai legni veneti, «accresciute nel breve arco di due sole settimane di altre sei navi, se ben accompagnate da circostanze di Fabrica, di Carico e di Sito molto rimarcabili»⁷.

2. «QUESTO MEDESIMO CORSARO PLUMAN CHE È HORMAI RINOMATO PER SIMILINIQUE PIRATARIE»: BANDIERE VENEZIANE NEL MEDITERRANEO

Con la pretesa inglese di considerare contrabbando di guerra la fornitura al nemico di ogni bene di rilevanza strategica, compresi beni di consumo per gli eserciti e per le flotte, «non vi era praticamente bene che non potesse venire compreso nelle liste di contrabbando» (Miele 1970, 129-30). Rispetto a questa visione, nei trattati di commercio stipulati dalla Francia a Utrecht si affermò il principio che solo i beni strettamente militari, o utilizzabili come strumenti bellici, fossero vietati al commercio dei neutrali, e si impose la regola per cui «les Vaisseaux libres rendront les marchandises libres». «Il sistema di Utrecht codifica il compromesso raggiunto fra l'esigenza dei belligeranti di condurre senza impacci la guerra al commercio nemico, e quella dei neutrali di continuare, nonostante la guerra, i traffici del tempo di pace» (Miele 1970, 135)⁸.

La visione inglese della neutralità emerge anche nell'episodio citato in apertura, sul quale torno brevemente per aggiungere che dopo le testimonianze dei mercanti veneti, anche il console britannico in quella piazza confermava l'obbligo delle navi inglesi di ispezionare i legni di altre nazioni per cercarvi marinai suditi della Corona e merci e beni dei nemici. Solagni esprimeva quindi il timore che, essendo «le Nationi Anglolande» unite nella guerra e nel commercio, anche gli olandesi, in quel momento presenti in gran numero nel porto toscano, si adeguassero agli usi inglesi, scostandosi così dai comportamenti del passato, quando avevano non solo rispettato le «pubbliche insegne» della Repubblica ma anche dato prova e «testimonij di mutua affettuosa corrispondenza» verso alcune navi venete in difficoltà. Il riferimento era in particolare alla nave 'Madonna degl'Angeli e Sant'Antonio da Padova', trovata con solo un nocchiero e un passeggero da una nave olandese, il cui capitano, in segno di amicizia verso la Repubblica, aveva fatto salire a bordo un suo ufficiale e dei marinai per ricondurla in un porto veneto⁹. Ma se, incitati dall'esempio inglese, gli olandesi «hora intraprendessero d'affligere questo comertio», vi era il rischio, secondo il console veneziano, che

⁷ Una nota che esamina punto per punto i 'pregiudizi e impedimenti' al commercio veneziano derivanti da una rigida applicazione delle ordinanze francese in materia di neutralità è in ASV, Savi, s. II, b. 111.

⁸ Sulla posizione inglese, che considera la regola valida solo entro trattati bilaterali, sull'opposizione dei neutrali alla tesi inglese, e sulla celebre controversia con la Prussia sul punto a partire dal 1745 in poi cfr. Miele 1970, pp. 139-147.

⁹ ASV, Savi, s. II, b. 112, 22 febbraio 1702.

circonvento il traffico da tanti Corsari Barbari, da Francesi, ed in aggiunta dalle potenze Marittime aleate rimarebbe del tutto annientato il negotio di questa Piazza, tanto più che questi Mercanti indeboliti, e disanimati dalle sofferte iatture con molto di lentezza già azzardano al Mare li proprij Capitali, dal che con il loro viene à languire l'interesse pubblico, consistendo principalmente il vigore del Principato nel traffico de proprij sudditi con l'estere Nationi¹⁰.

Di là a un paio d'anni, un altro arresto agitava le relazioni con Londra. Come si comprende meglio da una memoria successiva, la nave capitanata da Luca Militich era partita da un porto veneto con un carico di merci dirette a Messina e Genova. Giunta nel porto siciliano aveva scaricato le merci lì destinate e caricato altri beni per Genova e quattro casse di calze di seta per conto della ditta Morelli: ma al largo di Messina era stata predata da una nave dell'armatore Plowman e condotta a Napoli, dove le mercanzie appena caricate erano state confiscate col pretesto che si trattasse di affari con nemici dell'Inghilterra. Poi la nave citata era stata fatta ripartire per Genova con la promessa di restituzione degli effetti scaricati, se fossero risultati appartenere ad 'amici'. Mercanti e magistrature veneziane si erano subito attivati per riavere le casse di calze, spedendo a Londra le carte che attestavano la proprietà dei Morelli, che a loro volta avevano in Inghilterra un proprio procuratore in contatto con l'ambasciatore Grimani. Ma gli inglesi avevano stabilito che si trattava di merci di mercanti siciliani, e la vicenda finiva così per trascinarsi negli anni successivi in una fitta rete di repliche e controrepliche, tentativi dei mercanti veneti di trasferire la vertenza a Napoli presso il console inglese per ovviare alla distanza, colloqui dei rappresentanti veneziani con ministri e funzionari dell'Ammiragliato¹¹. Un caso che meriterebbe forse una ricostruzione mirata. Qui mi limito a sottolineare la presenza frequente del Plowman in controversie simili (Stein 2012, 128 ss.), come ricorda lo stesso segretario Bianchi: «Questo medesimo Corsaro Pluman che è ormai rinomato per simili inique Piratarie, e che avendo alcuni mesi sono predata un Vascello Maltese, fù per sentenza dell'Armiralità obligato alla restitutione, hà appellata la sentenza medesima avanti il Consiglio della Regina», mentre altri ambasciatori presenti a Londra per occuparsi di casi simili «m'assicurano che questo ordine sia assolutamente insuperabile, ma mi consolano coll'allegrarmi i diversi esempj di buona Giustitia ottenuta dal Tribunale predetto, e poi dal Consiglio di Sua Maestà in appellatione»¹². Si può anche rilevare come la conoscenza delle procedure inglesi sia un percorso faticosamente 'conquistato' sul campo dal segretario Bianchi, che ad ogni tappa informa il governo veneziano di quanto riesce a scoprire. Ad esempio, che gli inglesi si fanno schermo con il fatto che tutti gli armatori inglesi che ottenevano una patente di corsa dovevano sottoscrivere una specie di «sicurtà» in proporzione al valore del loro vascello, da usare per il ri-

¹⁰ *Ibid.*, 28 febbraio 1708.

¹¹ *Ibid.*, 10 aprile 1711: *Carta di Gio. Battista Marati come Capo di Ricupero nel Mag.to Ecc.mo dei V Savij alla Mercantia*.

¹² *Ibid.*, 19 settembre 1710.

sarcimento di eventuali prede ingiustificate. Ma che la procedura non era affatto semplice, perché «fatta una preda non poteva questa per ordine della Regina né per disposizione di qualunque Ministro Inglese di fuori restar licenziata», e ogni indennizzo richiedeva un giudizio formale della «Corte dell'Armiralità»: procedura complessa, che però, secondo il segretario, offriva una garanzia ai danneggiati, liberi di portare i loro ricorsi alla Corte stessa «con sicurezza d'essiggere intera Giustitia dai Giudici predetti certamente disapassionati, perché non posson havere il minimo interesse cogl'Armatori»¹³.

Di fronte ad attacchi, minacce, arresti di navi, la risposta veneziana era sempre di natura diplomatica: proteste con gli ambasciatori accreditati in Laguna, istruzioni sul punto ai rappresentanti veneziani presso le corti interessate, richiamo di regole e consuetudini dello spazio adriatico. Assente ogni pretesa di risposta militare e scarse le azioni di repressione degli attacchi, quasi nel timore di suscitare reazioni che avrebbero compromesso la neutralità, che pure, nei documenti del tempo, continua ad essere qualificata come 'neutralità armata'¹⁴. È vero che la comparsa nel Golfo di navi straniere o di imbarcazioni corsare mobilitava subito l'apparato di vigilanza organizzato attorno alla squadra di galee comandata dal 'Capitano del Golfo': ma come mostrano i dispacci di questi capitani, le azioni erano più di natura 'dimostrativa', per assicurare la presenza costante della bandiera di San Marco sulle rotte più trafficate, e quasi mai la difesa del mare significava scontri con le navi che violavano regole e spazi veneziani¹⁵. Nei dispacci di Alvise Foscari in veste di Capitano del Golfo, la ricerca di navi corsare o dei belligeranti somiglia molto ad una caccia ai fantasmi: a volte individuate da lontano, altre volte dedotte da informazioni e 'voci' nei porti.

La voce della comparsa dei pirati nord africani tra le isole di fronte all'Albania e lungo le coste dell'Italia meridionale giunge alle orecchie di Alvise Foscari con toni quasi leggendari, che fan dubitare perfino della reale minaccia mossa da queste imbarcazioni, le quali sembrano spostarsi e muoversi nel basso Adriatico come vascelli fantasma (Sartori 2006, XIV).

Nei due anni e mezzo della sua missione in Adriatico ad Alvise Foscari non capita mai un 'incontro ravvicinato' con una nave pirata, o un vero inseguimento di un legno sospetto. Più frequenti gli arresti di bastimenti sospettati di contrabbando, ossia operazioni ordinarie di polizia marittima. Alla fine, la funzione della squadra navale in Golfo assume funzioni di natura 'diplomatica' e di rappresentanza:

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Del resto, come nota Dhondt, nei primi decenni del secolo la materia commerciale non appare ancora come un campo di tensioni che può condurre alla guerra: «Incidents between British and French subjects overseas were not allowed to escalate into a rupture of political relations and were generally settled on the diplomatic level. Peace negotiations amending the treaties of Utrecht had priority over commercial quarrels» (Dhondt 2015, 1).

¹⁵ Tenendo presente che anche Venezia rilasciava patenti da corsa, oltre ad appoggiarsi in alcuni periodi ai Cavalieri di Malta, sarebbe interessante un'indagine sugli attacchi dei veneziani verso navi sospette, sui quali ho trovato finora solo brevi cenni: Giudici 1908; Bono 2005, 49.

segnalare la presenza veneziana in quelle acque, ricordare i pretesi diritti della Serenissima, essere presenti «a consolatione de' sudditi nel vedere le insegne gloriose di vostra Serenità» (Sartori 2006, 4). Come si coglie da questi dispacci i 'dispositivi di sicurezza' approntati dalla Repubblica sembrano volti più ad assicurare il nome e l'onore della Repubblica che la sicurezza effettiva delle rotte e dei traffici. Poco adatte all'inseguimento delle «veloci e agili fuste dolcignotte» o all'arresto di altre navi, le pesanti galere e galeotte che componevano la squadra veneziana erano visibili da molto lontano, dando così tempo e modo ai corsari per cambiare rotta (Sartori 2006, XII). Un'osservazione, quest'ultima, che ci conduce al cuore di un ulteriore problema, quello dell'arretratezza tecnica e organizzativa delle flotte veneziane, militare e mercantile, che lungo il secolo sarà al centro di molti progetti di riforma.

Ma la difesa del mare assume nel primo Settecento accenti nuovi, non solo di natura militare. Venezia doveva allora affrontare la politica mercantilistica asburgica, che subì una decisa accelerazione con la conquista del Regno di Napoli, che rendeva Trieste lo scalo vitale per il collegamento fra i domini austriaci e faceva dell'Adriatico la via naturale per questa integrazione 'imperiale'. L'urgenza di risollevare i traffici marittimi è costantemente ribadita, nei primi decenni del secolo, dagli ambasciatori accreditati a Vienna, testimoni di progetti e disegni marittimi che a volte vedono formarsi sotto i loro occhi, altre volte solo intuito, celati nelle abili 'dissimulazioni' dei ministri austriaci.

Ora ch' il detto Regno è ricaduto in potere di Casa d'Austria devono temersi frequenti tali tragetti, e si sveglierà con maggior avidità l'appetito del traffico per la facilità nel praticarlo. L'attraere dall'una e dall'altra parte le merci in questa Dominante sarà il mezzo più salutare per divertirlo. Il mercante cerca il profitto, concorre dove lo trova, e lo preferisce ad ogni riguardo (Dolfin 1708).

Neppure l'avvio dei preliminari di pace nel 1709 sembrò pacificare il mare, e nelle fasi finali della guerra Venezia subì il rafforzamento della vigilanza francese, con quel continuo «scorrere i Mari da numerosi Legni Corsari, col titolo di Armatori, nel pretesto, che sopra Navi de' Veneziani, e Genovesi caricassero merci, continuando il loro commercio assicurato dalle insegne de' Principi neutrali», che di fatto finì per arrecare «conséguenze più gravi, e fatali al commercio della Città di Venezia» (Diedo 1751, 68). A fine guerra la corte di Parigi parve sciogliere «il freno alla licenza de' Corsari Francesi», che arrestavano ogni nave con bandiera veneziana «col pretesto che tenessero carico, ed effetti degl'Inglesi, e Olandesi», obbligando il governo marciano ad intervenire con la flotta militare per garantire la sua navigazione, e con la diplomazia per riottenere i vascelli sequestrati. Scarsi però i risultati dell'azione diplomatica, con la Francia sempre restia a restituire i legni predati. Nonostante l'impegno dell'inviato Giovanni Emo, «cittadino ornato di abilità, e di prontezza di spirito» che godeva della simpatia del marchese di Torcy, la Francia continuava nella sua prassi abituale, facendo arrivare a Marsiglia o a Tolone le navi predate in Adriatico per giudicare le cause nei

suoi tribunali, con un eventuale appello presso il Consiglio regio. «Erano le cause definite con estremo rigore, e quand'anche non erano date al fisco le merci, ed i Legni, i dispendj del foro, i ritardi, ed il detrimento de' Capitali decidevano del destin delle merci; di modo che dopo undici mesi di permanenza, fu permesso all'Emo di restituirsi alla Patria» (Diedo 1751, 68).

Negli ultimi anni della guerra il pericolo maggiore venne dalle navi inglesi e olandesi: fra i tanti esempi quello della nave 'Carità' raziata dai tripolini nelle acque di Sicilia il 14 marzo 1710 e poi sottratta a questi da un armatore olandese che aveva trattenuto nave e carico a suo profitto «in vece di moderarla à norma di quanto viene disposto in casi simili dal Consolato del Mar, che sono le Leggi comuni in tal materia»¹⁶. Ma incidenti, violazioni delle acque, arresti di navi veneziane da parte dei belligeranti riempiono troppi fascicoli d'archivio per poterli anche solo citare, e meriterebbero senza dubbio ricerche più approfondite. Nell'anno dei trattati di Utrecht, mentre Carlo Ruzzini si spendeva invano nella richiesta di risarcimenti per i danni inferti dal conflitto ai territori veneti, le accorate voci dei mercanti che si rivolgevano ai Savi alla Mercanzia raccontavano una sorta di 'emergenza' che avrebbe richiesto misure e scelte politiche più decise. Alle consuete e inevitabili «disavventure della navigazione», scrivono in una supplica dell'ottobre 1713, si erano allora aggiunti i tanti arresti da parte di navi francesi con grave danno dei mercanti «dò nel corpo, dò nel carico de' Bastimenti depredati», al punto che «noi poveri Capitani tutti [...] proviamo l'intiero sterminio di Noi medesimi, e delle nostre miserabili innocenti famiglie». Si denunciava anche l'abuso delle venete bandiere da parte di Ragusei e di altri stranieri che fingendosi sudditi «hanno montato come Capitani le Venete Navi decorate col glorioso vessillo di San Marco, ciurmate abusivamente da Marinai loro nazionali, togliendo à noi il modo di più impiegarsi, e levandoci di bocca quel pane» che il governo aveva destinato ai sudditi¹⁷.

Mettendo insieme le ultime osservazioni si ricava un quadro forse contraddittorio delle tante questioni legate alla neutralità sul mare e tuttavia è un quadro 'coerente' con la visione che il patriziato continuava a proporre della Repubblica e della sua storia. Le bandiere di San Marco spiegate nelle circostanze e nei luoghi in cui era necessario far sentire la presenza veneziana, per quanto inefficace nei fatti; le proteste diplomatiche per la violazione della bandiera e quindi dell'onore marittimo; la prudenza nella gestione di incidenti e controversie, per evitare di dover assumere posizioni più ferme e decise: sono tutti fili di un 'discorso pubblico' ancorato a categorie politiche umanistiche e barocche, utili a radicare un *ethos* di servizio alla patria negli anni di studio e preparazione dei giovani patrizi, ma certo meno efficaci per affrontare il 'nuovo mondo' del secolo dei Lumi. Lo si percepisce, ad esempio, nella *Relazione* del congresso di Utrecht di Carlo Ruzzini, dove la neutralità si fa parola che sfuma nel 'mito' della prudenza repubblicana,

¹⁶ ASV, *Savi*, s. II, b. 112, 14 marzo 1710.

¹⁷ *Ibid.*, b. 97, 17 ottobre 1713.

una scelta stabile, reiterata nel tempo, lontana dall'opportunismo politico di altri stati italiani: una condizione che richiedeva vigilanza, capacità diplomatica, e una sincera volontà di pace e amicizia con gli altri stati (Frigo 2017). Una «ostinata neutralità» che Venturi ha voluto leggere come «*modello ed esempio* di una via politica italiana nello scacchiere europeo» (Venturi 1998, 64), e che i rappresentanti veneziani continuano a proporre ai loro interlocutori come merito della Repubblica e sua 'moneta di scambio' nelle relazioni diplomatiche.

3. LA "GRANDE INFESTAZIONE": IL PUZZLE ADRIATICO DOPO PASSAROWITZ

Grande veramente era in questi tempi l'infestazione de' Corsari Barbareschi; ma non meno molesti alla navigazione, e al commercio si facevan conoscere i Legni Spagnuoli, che senza distinguere bandiere amiche, o nemiche inferivano gravissimi danni a segno, che fu forza vi accorresse la pubblica attenzione, prescrivendo alle pubbliche Navi di scorrere, e rendere espurgati i Mari; consiglio, che ottenne mirabile effetto, ritirandosi tosto i Corsari, con lasciar sciolto il commercio dagl'insulti, e dall'apprensione (Diedo 1751, 173-74).

Così, a metà Settecento, Giacomo Diedo avrebbe ricordato difficoltà e ostacoli della navigazione veneziana all'indomani della pace di Passarowitz e nel contesto dell'iniziativa militare spagnola per il 'riacquisto' dei territori italiani persi a Utrecht. Che poi effettivamente Venezia abbia ottenuto il 'mirabile effetto' di cui parla lo storico è questione ancora tutta da verificare con dati e numeri. Il Settecento adriatico appare ad alcuni storici come un 'secolo breve', le cui dinamiche fondamentali restano comprese fra il 1718 e il 1797, fra la pace di Passarowitz con cui Venezia inaugura una lunga stagione di pace con gli Ottomani e la fine della Repubblica. Con quella pace la Serenissima perdeva la Morea e ridimensionava la sua presenza in Levante, ma vedeva garantita una maggiore sicurezza della navigazione, l'inviolabilità dei confini, e alcuni diritti e privilegi per i rappresentanti diplomatici e i mercanti veneziani. Persa la partita nell'Egeo, la Serenissima si concentrava quindi sulla difesa dell'Adriatico, sempre più sbocco necessario ai prodotti della terraferma e ora teatro dell'aggressiva politica marittima e commerciale asburgica, che svuotava nei fatti le pretese giurisdizionali della Repubblica. Un mare divenuto un 'puzzle di poteri' in cui si incrociavano a scontravano iniziative e interessi di mercanti, armatori, città portuali, mediatori di varia natura. Un mare in cui

ogni bandiera legittimava corsari di varia origine; più varia ancora la provenienza dei capitali – genovesi e livornesi in gran parte – che finanziarono le imprese corsare. La corsa, sia cristiana sia barbaresca, fu una grande occasione di rimescolamento d'uomini, così come fu un potente motore di interessi economici (Bono 2006, 213).

Un contesto difficile, quello fra gli anni '20 e '30 del secolo, e molte le sfide che il ceto dirigente dovette affrontare: difficoltà commerciali, concorrenza dei nuo-

vi scali adriatici, insicurezza della navigazione, conflittualità strisciante con corsari di varia provenienza, in primis i soliti Dulcignotti, problemi strutturali e organizzativi delle attività marittime, la ripresa della guerra di corsa da parte dei Cantoni barbareschi, vera spina nel fianco del sistema commerciale della Serenissima. Di natura diversa i dispositivi di sicurezza della navigazione e di rafforzamento del commercio attivati dalla Repubblica dagli anni '30 in poi, misure 'mobili' che potevano essere revocate o rafforzate al mutare delle circostanze e dei rapporti di forza: rafforzamento della rete consolare, tentativi di riforma del sistema marittimo, ricerca di nuovi accordi commerciali, reintroduzione delle navi 'atte'. «Indebolita de' Stati, d'uomini e di consiglio», con una «estimazione» politica così scemata che «niuno mostra bramarla confederata, né a Lei si rivolge»: così Pietro Garzoni lamentava l'isolamento di Venezia nei tardi anni '20, nel contesto di una serrata concorrenza con una potenza asburgica che «lavora[va] ad annichilar» i traffici marciati (Del Negro 1998, 9). Come è stato notato, fra le ragioni della perdita del controllo sul mare non vi fu solo la concorrenza delle potenze atlantiche e dei nuovi porti franchi, ma anche lo sfaldarsi del 'sistema marittimo' adriatico e l'emersione di piccole flotte mercantili locali.

In effetti, la supremazia veneziana era erosa dal "basso", dalla continua e incessante navigazione di centinaia di piccole imbarcazioni dalla portata raramente superiore alle 100 tonnellate – tartane, trabaccoli, pieleggi – che in modo spontaneo, autonomo e non coordinato e prive dell'appoggio delle grandi potenze continentali stavano rimodellando il sistema adriatico (Andreozzi 2005, 145-146).

Ad aggravare questo quadro interveniva nel 1733 l'aprirsi della guerra di successione polacca, che nuovamente coinvolgeva la Repubblica nel flusso dei rifornimenti asburgici per le truppe dislocate in Italia. Come nel conflitto precedente, il Senato optava per la neutralità e, ribadendo la distinzione fra 'terra' e 'mare', da un lato negoziava le modalità del transito di truppe in Terraferma, dall'altro negava a Vienna l'uso dei porti di Chioggia e di Goro come vie di accesso al Po e vietava ai sudditi di noleggiare imbarcazioni ai belligeranti (Perini 1993, 95).

L'aprirsi della guerra vedeva una replica della recita diplomatica del 1701, con l'arrivo in laguna dei rappresentanti di Francia e Impero incaricati di attrarre la Repubblica al loro partito. Ma proprio durante uno dei primi colloqui fra il principe Pio, inviato imperiale, e il rappresentante designato dal Senato, Daniele Bragadin, era giunta in città la notizia che nel porto di Capodistria tre barche segnane avevano catturato un vascello francese che aveva appena caricato merci a Trieste. Mentre la mancata adozione di misure contro i Segnani era subito oggetto della protesta ufficiale con l'inviato imperiale e di apposite istruzioni per l'ambasciatore Marco Foscarini, incaricato di chiedere a Vienna un risarcimento per l'accaduto e un rimedio per il futuro, i francesi non perdevano l'occasione per lamentarsi che i Segnani «avessero insidiosamente predato il Vascello in Porto amico, e coperto dalla bandiera di Francia» (Diedo 1751, 263-264).

Di nuovo, come nella guerra precedente, la dichiarazione di neutralità veneziana era una tela bucata, da rammendare ogni volta che una violazione, reale o presunta, ne minava la resistenza. Il 'puzzle adriatico' è segnato negli anni '30 dal cumularsi di minacce ed eventi di natura diversa: l'azione austriaca a difesa delle proprie navi e per il pattugliamento marittimo; le consuete incursioni dei Segnani che pur nelle condanne ufficiali erano di fatto tollerati dagli imperiali per la necessità di proteggere i trasporti verso Napoli; la costante presenza dei Dulcignotti nelle vesti di corsari, mercanti ma anche, come vedremo fra poco, come vittime di attacchi; i continui arresti e visite alle navi battenti bandiera veneta. Non tutti questi rischi sono rubricati dal governo marciano come violazioni della neutralità veneziana e la condizione di neutrale non sempre è evocata nelle controversie e nella documentazione in materia di prede. L'immagine della 'Repubblica neutrale' affiora comunque nelle istruzioni ai rappresentanti veneziani e nei loro carteggi come una scelta politica stabile, una sorta di carattere ormai irreversibile che doveva indurre gli interlocutori a un rispetto generale e continuato verso i legni di San Marco e a una attenta considerazione delle ragioni della Repubblica nelle trattative per la restituzione di navi e carichi sequestrati.

Abbandonando ogni velleità di recuperare territori ed egemonie in Levante, nel 1733 Venezia aveva rinnovato l'accordo con la Porta con un trattato di pace perpetua che regolava le relazioni reciproche e la presenza veneziana nei porti e nei territori ottomani. Ma poiché i Cantoni non riconoscevano più la giurisdizione della Porta nei loro rapporti con le potenze europee (Bono 2005), le garanzie di quella pace contro le azioni dei Barbareschi si rivelarono subito inefficaci. Si ripeteva in Levante, alla fine, il sottile gioco tra affermazioni ufficiali e realtà dei fatti che caratterizzava i rapporti con Vienna: se questa prometteva misure contro i Segnani, tollerandone però le azioni contro la concorrenza commerciale veneziana, la stessa cosa accadeva per le autorità ottomane, alle quali, come ben comprendevano i bails, tornava comodo una Venezia danneggiata nei traffici e costretta a investire alte cifre del bilancio per la difesa del mare (Paladini 2007).

Molti dunque, negli anni '30, gli arresti di navi, le controversie e le lamentele di mercanti segnalati dalle carte dell'archivio. Non va dimenticato che per effetto degli accordi siglati con la Porta e del riconoscimento reciproco delle rispettive pretese di controllo marittimo, le magistrature della Repubblica erano chiamate ad intervenire anche in alcuni incidenti che coinvolgevano navi di sudditi ottomani. In questi casi, ambasciatori e consoli dovevano agire nelle vesti di testimoni, inquirenti, garanti o mediatori entro il complicato gioco delle competenze e delle giurisdizioni che governavano porti e traffici del Mediterraneo. Episodio rivelatore delle connessioni fra merci, uomini e navi e degli interessi che entravano in gioco nei casi di preda è quello che nel luglio 1735 concerne la cattura di un legno «turchesco» e del «Trabacolo Veneto» di un certo Rossi della Giudecca. Gli spagnoli avevano dunque fermato e trattenuto una tartana dulcignotta partita da Scutari con a bordo «alquanti Turchi, e Cristiani Sudditi della Porta», e diretta nei

porti veneziani «per le solite compere di Mercantie»¹⁸. Mercanti e altri uomini erano stati «assieme col Bastimento fermati, e fatti schiavi da Spagnoli, e posti in deposito nel Castello di Napoli, e le loro Merci custodite dal Console francese in Ancona»¹⁹. Nel supplicare il governo veneziano di intercedere per la restituzione della nave e dei beni, i mercanti di Scutari si appellavano ad un caso precedente in cui i buoni uffici della Repubblica avevano sortito effetti positivi. L'inchiesta dei Savi appurava che responsabili dell'episodio erano due fregate spagnole di scorta ad un trasporto di truppe dalla Sicilia a Trieste, che si erano poi date al 'corso' contro la nave di Scutari e il 'trabacolo veneto'. Quest'ultimo era oggetto di un supplemento di indagine, perché si era appurato che viaggiava senza alcuna insegna veneta e senza certificato di navigazione o altra carta di «Pubblica Veneta Rappresentanza» che lo qualificasse per suddito, avendo a bordo solo la 'fede di sanità' ottenuta a Segna, dove aveva caricato merci dirette alla fiera di Senigallia. La vicenda si dipanava ancora per mesi, e non è questa la sede per farne un resoconto completo. Conta però rilevare il numero di soggetti e istituzioni che vi prendono parte. Appellatisi i mercanti al papa in quanto sovrano del porto di Ancona, del caso si occupava quindi anche l'ambasciatore Mocenigo, che riferiva poi la scelta del pontefice di non sbilanciarsi in alcun modo, sia per non mostrare che il capo della Chiesa «s'interessi per li Nemici della Religione», sia perché, avvenuto l'assalto a venti miglia dalla costa, egli «non si credeva offeso se non quando la cosa fosse successa a Tiro di Cannone dalle sue spiagge»²⁰. La questione era allora affidata dal Senato al procuratore Emo che doveva discuterne con il rappresentante spagnolo a Napoli, e all'ambasciatore in Spagna Capello, che doveva informarne i ministri della corte spagnola. Ambedue dovevano far presente l'offesa recata alla Repubblica con «l'ingresso de Legni armati nel Golfo, in tutti i tempi riguardato con la ben nota gelosia» e i pericolosi esiti che poteva avere l'arresto non tanto del legno veneto, ma di quello dulcignotto, dato che quei mercanti turchi ben potevano «adrizzar le loro querelle alla Porta». Ma dovevano anche ricordare agli spagnoli la fatica con cui il Senato aveva ottenuto in tempi recenti «che i Dulcignoti al dannoso mestier di Corsaro sostituissero quello d'un'innocente commercio». Ora, il rischio era che essi «ripigliassero il primo pregiudiziale costume», con grave danno delle coste venete ma anche austriache. A supporto delle loro istanze, i rappresentanti veneziani dovevano appellarsi ad un precedente simile, ossia alla «Giustitia resa da Sua Maestà nel settembre dell'anno scorso in pari caso per Merci, e Dulcignoti depredati sopra Tartana Ragusea da Legni Spagnuoli nell'acque d'Ancona»²¹.

Come in altri episodi simili, il richiamo ai precedenti rinvia ad una rete di relazioni fiduciarie entro la quale si dipanano le controversie e la ricerca di una loro

¹⁸ *Ibid.*, b. 113, 20 luglio 1735.

¹⁹ *Ibid.*, 3 ottobre 1735.

²⁰ *Ibid.*

²¹ *Ibid.*

soluzione, ma mostra anche la fluidità di procedure, valutazioni e norme deputate a regolare e risolvere questo genere di contrasti. Lo mostra anche il complicarsi della vicenda sopra descritta, quando da parte spagnola si replica che «haverebbe la Spagna rilasciati gl'ordini per la restitutione del Legno Veneto, come pure dell'altro Dulcignoto», solo quando la Repubblica si fosse attivata a Vienna per la restituzione di due barche napoletane predate dai Segnani, e si fosse «reciprocamente concertata la garanzia trà l'una e l'altra Natione per le Merci, e Mercanti che navigassero con la loro Bandiera»²². In questo improvviso slittamento della schermaglia da Madrid a Vienna i rappresentanti veneziani si trovarono perciò invischiati in un gioco incrociato senza soluzione, mentre le magistrature veneziane usarono ogni accento possibile per sottolineare che l'infittirsi delle azioni dei Dulcignotti era una minaccia anche per le navi spagnole. Quanto al legno veneto senza bandiera, certificato o altro segno che lo qualificasse come veneto, meritava certamente un giusto castigo, «ma dal suo Principe naturale». Forse con una punta di 'orgoglio istituzionale', i Savi non mancarono però di rivendicare i meriti della mediazione veneziana:

Certo è per altro, che trovando i Dulcignotti d'esser in questo incontro violati direttamente nelle loro conventioni, quando non si fosse la Republica Ser.ma interposta per il loro riparo, e risarcimento, sarebbero forse a quest'hora entrati con le Fuste armate nel Golfo, ed haverebbero procurato di predare quanto fosse stato loro lecito con la forza²³.

Anche nelle fonti francesi analizzate da Georgelin, la guerra polacca «a rempli l'Adriatique de Corsaires qui ne cessent de commettre des violences à tous les Batiments qu'ils rencontrent», e di eccessi e violenze commessi dai Segnani, che non risparmiarono neppure qualche legno imperiale (Georgelin 1978, 75). Gli anni '30 sono, come è noto, gli anni di un primo e ancora incerto avvio della stagione delle riforme, che muovono proprio dai problemi del commercio e della marina veneziana. La presenza di una congerie di magistrature che faticavano ad interagire fra loro; un diritto consuetudinario ormai superato dai fatti e dalle esigenze del mondo mercantile; armatori e capitani che usavano espedienti vari per sottrarsi alle norme del trasporto via mare: queste e altre ancora, a detta degli storici, le lacune e le fragilità del sistema marittimo della Serenissima (Zordan 1981; Costantini 1998; Candiani 2009).

4. GUERRE EUROPEE E NEUTRALITÀ: DIFENDERE IL MARE, RIFORMARE IL COMMERCIO

«Non è credibile quanto fiorisce il traffico di Venezia nelle lunghe discordie tra le marittime potenze» (Diedo 1751, 68). Poco studiata nelle argomentazioni e regole concrete, la neutralità veneziana è sempre adombrata come una delle ragioni

²² *Ibid.*

²³ *Ibid.*

che, in certi periodi, hanno consentito riprese e dilatazioni dei traffici commerciali sotto bandiera veneta. «Nel commercio con l'Occidente, più importante nel secolo XVIII di quello levantino, i mercantili veneziani conobbero un notevole rigoglio quali "trasporti neutrali" durante le guerre di successione spagnola e austriaca» (Lane 1978, 487). Ma su queste fasi di ripresa del traffico veneziano per la richiesta di legni neutrali nei periodi di guerra mi sembra che gli storici non abbiano offerto verifiche fondate su approcci quantitativi, se non quelle proposte a suo tempo da Georgelin incrociando dati di natura diversa. Altri sottolineano piuttosto la labilità di queste riprese: la fine del conflitto austriaco, ad esempio, ebbe una ricaduta negativa immediata su quelli che Tucci chiama «profitti accidentali» della marina mercantile di San Marco, anche perché la pace favorì la ripresa dell'attività di corsari di varia provenienza (Tucci 1960, 178-179). Nell'immediato, comunque, la Guerra di successione austriaca, che di nuovo coinvolgeva su opposti schieramenti tutte le potenze europee, rendeva di nuovo insicuri i mari, rischiosi i transiti e maggiormente conveniente il noleggio di navi dei neutrali. Il 4 aprile 1740, in una nota sullo stato del commercio veneziano a Ponente diretta ai Deputati del Commercio, gli armatori veneziani scrivevano che la condizione della navigazione veneta verso Ponente «fa toccar con mano che, a promuover la navigazione d'una potenza marittima, il segreto sta unicamente riposto nella sicurezza della bandiera», e rilevavano che «in maggior pericolo sta in oggi quella degl'Inglese, a ragione della guerra intimata alla Spagna». Era insomma una circostanza che portava ai veneziani un concreto 'vantaggio competitivo' perché il fatto che fossero «accresciuti a dismisura sopra quei legni i premi della sicurtà», era «il motivo vero che vengono noleggiati i nostri, che in intera pace, a cagione della nemistà fatale co' Barbareschi, non ponno reggersi al confronto de' Forestieri». (Noto 1994, 243). Un contesto che sembra almeno in parte colmare alcune fragilità strutturali, quali gli altri costi di assicurazione, o l'insicurezza dei traffici adriatici, che in pace rendevano poco concorrenziale il noleggio di navi venete.

Al di là delle ripercussioni sui traffici veneziani, fu proprio il conflitto per il trono austriaco a scuotere le magistrature marciame e a spingerle ad una riflessione più approfondita sul punto. Se Venezia trasse dalla guerra alcuni vantaggi nel Mediterraneo, le navi battenti la sua bandiera dovettero subire nuove e più pressanti regole circa il trasporto di carichi di terzi. Come è noto, fu la sollecitazione dell'inviato a Londra Piero Andrea Capello a spingere il Senato alla deliberazione del 16 marzo 1748, ove si prescriveva «che le ordinazioni tutte, quali in tempi lontani, o vicini stabilite si fossero sul proposito della navigazione de' legni sudditi Mercantili, raccolte stassero in una sola terminazione» (Zordan 1981, 1), dando così avvio ai lavori per la formulazione di un Codice per la Marina. La decisione era anche la risposta del Senato alle inquietudini espresse nel settembre 1747 dallo stesso Capello circa lo stato del traffico veneziano verso i porti inglesi. L'inviato aveva in quell'occasione chiesto lumi al governo sui modi per evitare le «molestie cominatorie dell'Ordinanze di Marina dei Prencipi Belligeranti», non

trovando egli nelle istruzioni norme chiare per evitare prede e rappresaglie contro carichi e merci sospettate di appartenere o essere destinate ai nemici. Anche gli oltre sei mesi che il governo impiegò per dare infine una risposta al Capello, commenta Zordan, è un dato che «lascia da solo intuire uno stato delle fonti del diritto marittimo a dir poco fluido, frammentario e disperso» (Zordan 1981, 5). La strada per il Codice fu lunga e accidentata, ma mise in moto una attenta ricerca di norme e di regolamenti per il commercio marittimo emanati da altri sovrani e avviò un confronto interno al ceto di governo sullo stato della legislazione veneziana e sui provvedimenti per il commercio.

La questione rinviava anche all'architettura istituzionale della Repubblica: dibattito politico in Senato ed esame dello stato del traffico commerciale presso le magistrature competenti sembrano a volte svolgersi in parallelo, senza riuscire a intrecciarsi. In una scrittura del 23 settembre 1748 i Deputati al commercio sembrano guardare in faccia lo stato delle cose, rilevando che lo stato presente si poteva forse dire 'felice' in confronto con gli anni passati, ma che in realtà «per una Mercantile Nazione 40 Navi Atte sono picciola cosa». Proponevano quindi i consueti rimedi, sottolineando che era necessario «coltivare li aperti canali, e le vie intraprese, per inoltrarsi, onde accrescere colla Navigazione il Commercio, e col Commercio l'impiego, e la ricchezza del popolo, ed un solido seminario di gente di Marina» (Zordan 1981, 21)²⁴. Ma i tanti rimedi proposti si scontravano sempre con «la marginalità del ruolo dello Stato che sembra incapace di incidere sulla situazione, guidato nella sua azione da interessi particolari e clientelari» (Andreozzi 2005, 145): una fragilità della politica che rispecchiava trasformazioni profonde della società e dell'economia, in cui commerci, navi e traffici in mare non erano più da tempo il settore privilegiato degli investimenti dei ceti dirigenti della Repubblica.

Anche Venturi parla di un beneficio di breve durata a proposito della fugace ripresa durante la guerra austriaca, cui fece seguito l'aggravarsi dei problemi della flotta e un aumento della conflittualità in mare. Di questa situazione offrono ampie testimonianze, come al solito, i documenti d'archivio²⁵. Negli anni '50 e '60 incidenti e perdite di navi e carichi ad opera di corsari rimangono i problemi maggiori che i Savi alla Mercanzia sono chiamati ad affrontare, anche in relazione all'affacciarsi di nuovi concorrenti nel Mediterraneo, come il Regno di Sardegna e la flotta napoletana. Proprio una fregata del regno di Napoli fu protagonista nel 1765 del fermo e del sequestro di un carico a danno di una nave veneta presso Lussin Piccolo. Il fermo di una nave veneziana in un porto della Repubblica: per il governo marciano si trattava di un deliberato atto di guerra, forse generato dalla maggiore concorrenza veneziana nel Mediterraneo centrale

²⁴ ASV, Savi, Scritture, r. 217: *Relazione dei tre Deputati al Commercio intorno allo stato della navigazione, del commercio marittimo e terrestre e delle Dogane alla vigilia della pace fra le Potenze belligeranti d'Europa*.

²⁵ ASV, Savi, Scritture, r. 188: *Relazione delle vere cause de' mali, e disordini del Veneto commercio, ossia circa Forestieri* (15 novembre 1759).

dopo i primi accordi di pace fra la Serenissima e i Cantoni africani (Pedani 1996). L'eco che l'episodio produsse nella diplomazia del tempo e l'intervento diretto del Tanucci hanno lasciato un'ampia documentazione: non a caso, è una delle poche contese fra Venezia e un altro stato in materia di prede ad essere stata ampiamente ricostruita (Pitteri 2001).

5. «ONORE» DELLA BANDIERA E «REPUTAZIONE» DELLA REPUBBLICA: LA NEUTRALITÀ VENEZIANA NELL'ETÀ DELLE GRANDI POTENZE

Per comprendere meglio lo scarto fra discorso pubblico e pratica marittima, e per valutare se e in che misura le scelte di politica estera, la ricerca di nuovi accordi commerciali e le misure messe in campo nel corso del Settecento abbiano consentito a Venezia di mantenere una posizione 'onorevole' sulla scena diplomatica europea, va forse ricordato che fra i vari requisiti della *puissance* indicati dal pensiero politico del tempo compare anche la capacità di farsi rispettare dagli altri stati, difendersi dai loro attacchi e far valere le proprie ragioni (Bielfeld 1760-62, *passim*). Nella stagione in cui tramonta il linguaggio dell'onore e si afferma la 'misurazione' dell'utile, la difesa della 'reputazione' della Repubblica rimane comunque un punto fermo, per lo meno nei discorsi e nei proclami.

Nel 1781, fatto prigioniero nel golfo di Guascogna da un corsaro inglese, il capitano veneziano Tommaso Lombardo veniva salvato dal provvidenziale arrivo di una fregata americana. Il comandante della nave, John Barry, dopo avere accertata la regolarità dei documenti di bordo, dichiarava trattarsi di una evidente violazione della neutralità veneziana e rimetteva in libertà il Lombardo. L'ufficiale gentiluomo' consegnava inoltre alla nave veneta un'attestazione da esibire in caso di incidenti analoghi. In una scrittura sul caso, si dirà poi che il comandante era stato ben lieto di «vendicare li diritti delle potenze neutrali, che il Congresso per un sentimento di giustizia, e di rispetto alle leggi dell'umanità, cerca in ogni modo di mantenere» (Ambrosini 1975, 132)²⁶.

Fra le continue violazioni dei legni veneti nelle guerre europee e questa attestazione di stima verso la Repubblica sta quasi un secolo di riflessioni, controversie, trattati e regole in tema di neutralità, a Venezia come in Europa. Tappa fondamentale era stata, nel 1779, la "Dichiarazione di neutralità" veneziana, un testo ammirato da Lampredi e da altri giuristi del tempo, che sembra 'accompagnare' gli sforzi dei mercanti per approfittare della favorevole situazione creatasi nel Mediterraneo con la guerra per l'indipendenza americana: ma si trattava, ancora una volta, di una congiuntura favorevole che il governo veneziano non seppe co-

²⁶ Dichiarazione di John Laurens, inviato speciale di Washington che viaggiava sulla fregata, e che si recava a Parigi per ottenere rifornimenti per l'esercito americano: ASV, Senato Corti, fz. 389, 11 agosto 1781, n. 3. La fonte per l'episodio sono i dispacci di Daniele Andrea Dolfin, ambasciatore a Parigi, incaricato di ringraziare ufficialmente il comandante americano per la "cortesia" verso la repubblica: ASV, Senato, *Dispacci Ambasciatori*, Francia, fz. 259, 3 settembre 1781.

gliere in modo adeguato. Il documento del 1779 può essere visto come un *unicum* entro l'esperienza veneziana, connotata come si è cercato di mostrare da regole tradizionali, scarsità di riferimenti dottrinali, incertezza nelle procedure, ricerca di soluzioni 'utili e onorevoli' caso per caso. Ma può anche essere visto come uno sforzo tardivo per coagulare prassi e norme consuetudinarie in un contesto internazionale in cui «tutte le apparenze» facevano ritenere imminente l'aprirsi del conflitto tra Francia e Inghilterra, e a Venezia si giudicava

con vera nostra esultanza esser giunto finalmente per la prima volta il fortunato momento alla veneta bandiera all'ombra della general sua sicurezza, e per la pace convenuta coi Cantoni di Barbaria, e per lo scioglimento delle contumacie nei porti spagnuoli e per la pubblica neutralità, di poter prosperare il commercio di questa piazza e di possibilmente sostituirsi a quell'utile caravanaggio che esercitato veniva dalle due nazioni medesime (Tucci 1960, 195).

Ispirato anche dalla traduzione italiana dell'opera di Vattel (Trampus-Stapelboek 2014), il governo cercò quindi di fissare con chiarezza i principi della neutralità veneziana, sulla scia di quanto avevano fatto o si accingevano a fare altri stati italiani. Uno sforzo comune che offrì una sistemazione organica alla materia, facendo intuire un tentativo 'italiano', pur non preordinato, «di definire uniformemente le regole della neutralità nel quadro di una politica comune a più stati, forse ispirata all'esempio della neutralità scandinava» (Miele 1970, 180).

Molti gli interrogativi ancora aperti sulle 'strategie della neutralità' perseguite dai veneziani nel Settecento, sull'intreccio fra dibattito politico, scelte di politica estera e provvedimenti per la difesa o il rilancio dei traffici²⁷. In mancanza di studi specifici risulta per ora difficile confrontare il caso veneziano con le scelte compiute in materia di neutralità da stati europei come Danimarca (Feldbæk 1983), Olanda (Stapelboek 2010), Svezia (Müller 2012; Agius 2012), Prussia (Nokkala 2011), oppure confrontare dichiarazioni e norme della Repubblica con quelle della 'Lega dei neutri' promossa da Caterina II. E molto resta da comprendere sui modi con cui la Repubblica cercò di difendere lo 'Stato da mar', con il suo intenso reticolo di rotte, scali e traffici fra Adriatico e Mediterraneo, per far fronte ad attacchi e incursioni di altre marine e per muoversi nel nuovo scenario mediterraneo, entro le maglie di una concorrenza commerciale dominata da una permanente '*jealousy of trade*' (Hont 2005; Salvemini 2011).

²⁷ Manca ad esempio uno studio sui Provveditori all'armar, che avevano funzioni in materia di controversie marittime e poteri di inquisizione nei casi di preda di navi venete.

NOTA BIBLIOGRAFICA

- Agius, C. (2012), *The social construction of Swedish neutrality. Challenges to Swedish identity and sovereignty*, Manchester University Press, Manchester.
- Alimento, A. (ed.) (2011), *War, trade and neutrality. Europe and the Mediterranean in the seventeenth and eighteenth centuries*, Franco Angeli, Milano.
- Ambrosini, F. (1975), "Un incontro mancato: Venezia e Stati Uniti d'America (1776-1797)", *Archivio Veneto*, CVI, pp. 123-172.
- Andreozzi, D. (2005), "Tra Trieste, Ancona, Venezia e Bologna. La canapa e il commercio nell'Adriatico del '700", in Andreozzi, D., Gatti, C. (a cura di), *Trieste e l'Adriatico. Uomini, merci e conflitti*, EUT, Trieste, pp. 153-201.
- Bielfeld, G.F. (1760), *Institutions politiques*, Pierre Gosse, La Haye, t. II.
- Bono, S. (2006), "Malta e Venezia fra corsari e schiavi (secc. XVI-XVIII)", *Mediterranea. Ricerche storiche*, II, pp. 213-222.
- Bono, S. (2005), *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel Settecento*, Morlacchi, Perugia.
- Candiani, G. (2009), *I vascelli della Serenissima. Guerra, politica e costruzioni navali a Venezia in età moderna*, Istituto veneto di Scienze, Lettere e Arti, Venezia.
- Costantini, M. (1998), "Commercio e marina", in *Storia di Venezia*, VIII, *L'ultima fase della Serenissima*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma, pp. 555-612.
- Del Negro, P. (1986), *Il mito americano nella Venezia del '700*, Liviana, Padova.
- Del Negro, P. (1998), "Introduzione", in *Storia di Venezia*, VIII, *L'ultima fase della Serenissima*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma, pp. 1-80.
- Diedo, G. (1751), *Storia della Repubblica di Venezia dalla sua fondazione sino l'Anno MDCCXLVII*, t. IV, Poletti, Venezia.
- Dolfin, D. (1708), *Relazione di Germania*, www.bibliotecaitaliana, 2005.
- Dhondt, F. (2015), "Arrestez et pillez contre toute sorte de droit': commercial treaties, neutrality and the aftershocks of the Spanish succession", *CORE Working Paper Series*, II, pp. 1-15.
- Feldbæk, O. (1983), "Eighteenth century Danish neutrality: its diplomacy, economics and law", *Scandinavian Journal of History*, 8, pp. 3-21.
- Forbin, Comte de (1829), "Mémoires", in *Collection de Mémoires relatifs à l'Histoire de France depuis l'avènement de Henri IV jusqu'à la paix de Paris conclue en 1763*, t. LXXV, Foucault, Paris.
- Foscarini, M. (1832), *Lettera di Marco Foscarini Doge di Venezia (1735-36)*, Orlandelli, Venezia.
- Frigo, D. (2017), "Il 'sapere diplomatico' alla prova: Mantova e Venezia fra ascesa degli Asburgo e negoziati di Utrecht (1691-1713)", in Braun, G. (ed.), *Wissenskulturen und Erfahrungsräume der Diplomatie in der Frühen Neuzeit*, Istituto storico germanico, Roma, (in corso di stampa).
- Garzoni, P. (1716), *Istoria della Repubblica di Venezia. Ove insieme narrasi la guerra per la successione delle Spagne al Re Carlo II, parte seconda*, Manfrè, Venezia.
- Georgelin, J. (1976), "La République de Venise et la fin du Dominio del Mare

- (1669-1718)", *Revue d'Histoire Diplomatique*, 90, pp. 193-219.
- Georgelin, J. (1978), *Venise au siècle des lumières*, École des hautes études en sciences sociales, Paris.
- Giudici, M. (1908), *I dispacci di Germania dell'ambasciatore veneto Daniel Dolfin III*, Istituto veneto di arti grafiche, Venezia.
- Hont, I. (2005), *Jealousy of Trade. International Competition and the Nation State in Historical Perspective*, Belknap, Cambridge.
- Lane, F.C. (1978), *Storia di Venezia*, Einaudi, Torino.
- Miele, A. (1970), *L'estraneità ai conflitti armati secondo il diritto internazionale*, I, *Origini ed evoluzione del diritto di neutralità*, Cedam, Padova.
- Müller, L. (2012), "The forgotten age of Swedish shipping: the Eighteenth century", *International Journal of Maritime History*, 24, pp. 1-18.
- Neff, S.C. (2000), *The Rights and Duties of Neutrals: A General History*, Manchester University Press, Manchester.
- Nokkala, E. (2011), "Just and unjust neutralità. J.H.G. von Justi's defence of prussian maritime neutralità (1740-1763)", in *Trade and War. The Neutrality of Commerce in the Inter-State System*, Collegium for Advanced Studies, Helsinki, pp. 42-60.
- Noto, S. (1994), "Ultime vele veneziane verso Ponente. Prime ricerche sugli uomini d'affari al tramonto della Serenissima: i Perulli", in Vecchiato, F. (a cura di), *Venezia e l'Europa. Soldati, mercanti e riformatori*, Libreria universitaria, Verona, pp. 223-272.
- Paladini, F.M. (2007), *Francesco Foscari Dispacci da Costantinopoli 1757-1762*, La Malcontenta, Venezia.
- Pedani, M.P. (1996), *La dimora della pace. Considerazioni sulle capitolazioni tra i paesi islamici e l'Europa*, Università Ca' Foscari, Venezia.
- Perini, S. (1993), "La neutralità della Repubblica veneta durante la guerra di successione polacca", *Archivio Veneto*, CXLII, pp. 67-108.
- Perini, S. (1995), "Venezia e la guerra di successione austriaca", *Archivio Veneto*, CXLIV, pp. 21-61.
- Pitteri, M. (2001), "Venezia, Tanucci e l'Adriatico", *Archivio Veneto*, CLVI, pp. 43-91.
- Salvemini, B. (2011), "Negli spazi mediterranei della 'decadenza'. Note su istituzioni, etiche e pratiche mercantili della tarda età moderna", *Storica*, 51, pp. 7-51.
- Sartori, F. (2006), *Introduzione a Alvise Foscari Capitano in Golfo, Dispacci 1708-1711*, La Malcontenta, Venezia.
- Schnakenboug, É. (2013), *Entre la guerre et la paix. Neutralité et relations internationales, xviiie-xviiiè siècles*, PUR, Rennes.
- Stapelbroek, K. (2010), "Economic Reform And Neutrality In Dutch Political Pamphlets (1741-1779)", in *Pamphlets and Politics in the Dutch Republic*, Brill, Leida, pp. 173-204.
- Stein, T. (2012), *The Mediterranean in the English Empire of Trade, 1660-1748*, Harvard University, Cambridge MA.
- Trampus, A., Stapelbroek, K. (2014), *Vattels Droit des gens und die Europäischen Handelsrepubliken im 18. Jahrhundert*, in Asbach, O. (Hrsg.), *Der moderne Staat und 'le doux commerce'. Politik, Ökonomie und internationale Beziehungen im politischen Denken der Aufklärung*, Bomos, Baden-Baden, pp. 181-203.
- Tucci, U. (1960), "La marina mercantile veneziana nel Settecento", *Bollettino dell'Istituto di storia della società e dello stato veneziano*, II, pp. 155-200.
- Venturi, F. (1998), *Settecento riformatore*, I, Einaudi, Torino.
- Zordan, G. (1981), *Il Codice per la Veneta Mercantile Marina*, I, *Quarant'anni di elaborazione al tramonto della Repubblica*, Cedam, Padova.