

VENEZIA, LA PUGLIA E L'ADRIATICO

RELAZIONE INTRODUTTIVA di Roberto Cessi

Allorchè nel sec. X, il governo bizantino affidava il servizio dei trasporti militari dall'oriente in *Langobardia*, e cioè nei propri domini italici di Puglia, all'armamento veneziano, nell'assetto della marineria mediterranea maturava un sistematico mutamento di equilibrio, che comportava radicale inversione delle correnti di traffico marittimo, da occidente ad oriente.

Accadeva così che le squadre bizantine non risalivano più l'Adriatico, mantenevano forse qualche base nelle isole Ionie, arrivavano a Durazzo o sporadicamente a Ragusa; ma, perduta anche la massima parte della penisola meridionale, restringevano il controllo alla sponda orientale e alla Sicilia, utilizzando la marina di nazioni collegate agli interessi bizantini da intima affinità di tradizione, se non da vincoli legali, quale quella veneziana.

La marineria veneziana era avanzata sulla strada di quella bizantina retrocedente, sostituendosi ad essa e mantenendo con essa stretto contatto. Aveva necessariamente seguita la linea della costa orientale, dal momento che dopo il crollo bizantino in occidente la linea di collegamento con l'Oriente era mantenuta soprattutto per tramite dei possedimenti bizantini sulla costa adriatica orientale. La laguna veneta era stata l'ultimo scalo, in virtù del quale il bizantinismo occidentale restava agrappato al suolo italico, quando tutto il resto, anche la Puglia, era diventato al nord e al sud Longobardia: e fu anche il primo scalo, dal quale mosse il ripristino delle linee dirette dall'alto Adriatico a Costantinopoli e si mantenne una solida continuità, cui la Puglia non offriva altrettanti elementi sicuri (1).

Da questa impostazione del problema adriatico, quale si definisce tra i sec. IX e X, prende norma l'orientamento politico veneziano nel suo progressivo sviluppo. La sua espansione gradualmente, realizzata lungo le coste istriane e dalmate, era connessa allo stretto

(1) Cfr. il mio studio *La Repubblica di Venezia e il problema Adriatico*, Napoli 1952.

collegamento tra il nascente centro lagunare e la sede orientale, quando ancora non si sapeva, quale fosse la posizione del governo realtino, che ostentava indipendenza politica. Nell'incertezza dello stato giuridico operava tuttavia la funzione economica di uno scambio tra l'Oriente e l'Occidente affidato allo scalo lagunare come punto di raccordo delle linee terrestri e marittime e centro di raccolta del rispettivo compendio, sul tramite di una comunicazione rettilinea appoggiata alla costa adriatica orientale. Chi parla di movimenti circolari nell'equilibrio mediterraneo con punto d'incontro a Venezia non ha alcuna conoscenza del problema adriatico nei secoli, nei quali si perfeziona la sua fisionomia, ed interpola elementi (l'oro arabo e l'influenza mussulmana) affatto fantastici e inesistenti. Facile è creare seducenti teorie (il concentramento di *grandi* masse auree e il loro vario disperdersi; il *grande* traffico schiavistico e le sue correnti; il *grande* traffico del sale e le sue sorgenti ecc. ecc.), ma altrettanto difficile dimostrare l'attuazione, quando si mettano a riscontro della più semplice verità del quotidiano esercizio della vita (2).

L'influenza mussulmana nell'Adriatico è una chimera, smentita

(2) Con molta ricchezza di sottili argomentazioni, ma con scarsezza ed insufficienza di elementi positivi dal Lombard al Monneret di Villard, al Bratianu, al Bloch, al Lopez è stata prospettata una singolare teoria di accumulazione aurea nel mondo arabo e di una dislocazione di masse auree dall'occidente all'oriente e viceversa. Il ricordo, offerto da pochi documenti, di una moneta di un tipo o di un'altro in questo o in quel paese non può esser seriamente invocato a dimostrazione di un fenomeno così complesso. Ed è poi inverosimilmente sorprendente la leggerezza del Violante (*La società milanese nell'età precomunale*, Bari 1953), che parla di esodi dell'oro dall'Europa occidentale nel sec. VIII, di tesaurizzazione nelle chiese, di assottigliamento di disponibilità auree a Bisanzio (subito rinsanguata |beata contraddizione!), dalla dinastia isaurica mettendo in circolazione l'oro tesaurizzato dalle chiese), di grande quantità di oro nelle mani degli arabi, fatto saltar fuori dalle tombe (!) e messo in circolazione, come se tanto bastasse a far cambiar faccia all'universo. Ma più grazioso è veder attraverso un bel viaggio compiuto da queste grandi quantità di oro (delle quali non si hanno statistiche ampie e precise!) sostituirsi al commercio *lineare* in senso unico quello *circolare* (*L'oro arabo affluisce in Italia e di qui a Bisanzio e le importazioni arabe da Bisanzio chiudono il circolo*), con centro a Venezia, quando Venezia nella sua sede di Rialto si forma solo verso la fine del sec. IX! Erroneo poi è il profilo del commercio degli schiavi, utilizzando allo stesso fine due documenti distanziati tra loro di circa un secolo e che regolano l'uno una corrente di traffico inverso dell'altra, quando non si dà per certo (la provenienza da Venezia degli schiavi di Ibn Hankal), ciò che è una pura supposizione del critico!

dagli insuccessi di contingenti scorribande di razziatori (3), altrettanto fantastico il predominio della circolazione araba nell'economia adriatica, servita o da quella bizantina, nelle basi marittime, o da quella imperiale d'occidente in quelle continentali. Più che nei musulmani il traffico veneto-bizantino trovò ostacolo nell'espansione slava, affacciata sulla costa orientale: ma anch'essa, se non superata, fu tenacemente contenuta (4). Comunque non alterò la struttura dell'equilibrio adriatico, la cui spina dorsale fu costituita dalle relazioni veneto-bizantine sviluppate, sulla traiettoria istro-dalmatica (5), quale si stabilizza dall'accordo del 923 alla crisobolla del 1084, a conclusione della mancata espansione normanna verso oriente. La linea marittima, che muoveva dall'alto adriatico per l'oriente, seguì costantemente questo tragitto: i servizi con i porti della costa occidentale ebbero carattere locale, a cominciare dall'impegno assunto dai veneziani in Puglia, alla progressiva estensione del traffico veneto dai transiti padani agli scali romagnoli e marchigiani e agli ulteriori stabilimenti nelle piazze pugliesi.

Il rapporto, che si stabilì tra i territori istro-dalmato-greci e Venezia, dall'origine al pieno sviluppo, è sostanzialmente diverso da quello che intercedette tra Venezia e i territori italici dell'Adriatico, sia nell'aspetto giuridico sia nella funzione economica. In un caso si assiste alla progressiva trasformazione dal riconoscimento di alta sovranità puramente formale, che non diminuisce l'autonomia locale, richiesta e concessa a garanzia dell'utilizzazione delle basi marittime, come accadde nei riguardi delle città istriane nel sec. X e di quelle dalmate nell'XI, alla sudditanza e alla sottomissione alla diretta amministrazione del governo veneziano estesa tra il sec. XI e XII dall'Istria alla Dalmazia, e nei secoli successivi estesa anche ai territori

(3) Sull'espansione dei Saraceni in Adriatico ho precisato le circostanze e l'efficienza nella mia *Venezia Ducale*, Venezia 1940, p. 248 sgg.

(4) *Venezia Ducale*, cit., pp. 308 sgg., 335 sgg.

(5) Questo è Violante non ha capito e nemmeno preso in considerazione costruendo la fantastica teoria del *commercio circolare*, inventando un inesistente (perchè non dimostrato) commercio attivo con gli arabi, una bilancia commerciale deficitaria verso Bisanzio e attiva in confronto degli arabi, *confermata dalla testimonianza delle fonti e dai ritrovamenti*, che non si comprende quali siano. Dal fatto che la circolazione del mancuso arabo in Europa diviene abbastanza frequente in confronto del numisma bizantino (ma non lo sostituisce, checchè pensi il Monneret), non si può trarre alcuna deduzione sopra l'equilibrio della bilancia commerciale. Ogni illazione è arbitraria, quando non sia sbagliata.

meridionali (6). Nell'altro caso gli accordi veneto-ferraresi per il controllo del transito padano, con le città romagnole per la produzione soprattutto e il traffico del sale, con le città marchigiane per l'esercizio della navigazione adriatica impongono condizioni, che rivendicano a Venezia una supremazia marittima e limitano la libertà di movimento del traffico dell'altro contraente, ma non postulano alcun principio di sudditanza nè alcuna rinuncia all'esercizio della sovranità locale (7).

L'esercizio di un diritto giurisdizionale, esteso a quel tratto di mare, che era precluso a sud da una linea tra Ragusa e il Tronto, non implicava, nonostante le limitazioni imposte alla navigazione dal controllo attivo veneziano, una alterazione dello stato giuridico delle città investite.

Senza escludere i valori degli scambi diretti tra Venezia e i territori della costa orientale, il possesso di questi era legato in particolare alla necessità di tutela e di garanzia delle squadre con destinazione extra-adriatica e per il levante e per il ponente e per gli scali africani. Il contatto, invece con le città italiane, oltre assicurare il rifornimento alla dominante di taluni generi, soprattutto alimentari (vino, frumenti, olio ecc.), e in misura inferiore che non dalle terre istrodalme, o di largo impiego, quale il sale (8), era subordinato alla triplice convenienza di mantenere aperta una strada per l'espansione del traffico veneziano sul continente, di regolare i rispettivi transiti fluviali, specialmente quelli padani (9), con severa vigilanza, e di controllare i traffici entro e fuori del « golfo », perchè le iniziative locali non alimentassero correnti di scambio in danno di quelle veneziane o comunque servissero ad eludere il diritto di giurisdizione nell'area del « golfo », abilmente rivendicato con l'influenza politica ed economica e all'occorrenza anche con le armi.

L'area pugliese stava fuori della sfera del « golfo » (10), almeno fino a che l'occupazione delle basi insulari ioniche da Corfù, a Cefalonia, a Zante da parte di Venezia non ne allargarono tacitamente

(6) *Venezia Ducale*, cit., II.

(7) Cfr. LUZZATTO, *I più antichi trattati tra Venezia e le città marchigiane*, in « N. Arch. Ven. », n. s., XI, 5 sgg.

(8) PASOLINI, *Documenti riguardanti antiche relazioni tra Venezia e Ravenna*, Imola 1881.

(9) D. GHETTI, *I patti tra Venezia e Ferrara*, Roma 1907.

(10) Per l'estensione del concetto del « Golfo », v. il mio cit. studio sul *Problema Adriatico*.

l'ambito. Ma anche dopo tale allargamento, se si eccettuino gli sforzi per precludere alle squadre di guerra l'accesso all'Adriatico, non mutò il rapporto giuridico e politico tra Puglia e Venezia, regolato da un interesse economico di reciproco scambio, non pregiudicato dalle pause di conflitti politici estranei o dagli inevitabili incidenti suscitati dal malcostume dei tempi.

Le aspirazioni mediterranee normanne e quelle angioine, se in occasioni diverse oscurarono i rapporti tra lo stato veneziano e il regno di Sicilia (così era pur sempre denominato il regno di Napoli), non ebbero drastiche conseguenze sull'equilibrio adriatico, sì da compromettere gli ordinari scambi tra la Puglia e la Repubblica lagunare, ad entrambe egualmente necessari e vitali.

Venezia non fu mai interessata a creare basi territoriali o basi navali nella Puglia (se non in tempo tardo, e con altro fine), e neppure ad esercitare sopra il traffico pugliese, controllo analogo a quello esercitato sui rivieraschi del « golfo ». I porti di Puglia erano considerati come sbocco di grande interesse economico, anziché militare, specie nel periodo del più intenso scambio tra il sec. XIII e XIV; il Tavoliere era apprezzato come una feconda riserva di rifornimento, cui i Veneziani, privi di campi e di prodotti naturali, potevano largamente attingere (olio, vino, frumento ecc.) per l'alimentazione a compenso dell'insufficiente disponibilità istro-dalmata. E in queste terre trovavano utile collocamento manufatti nazionali o il compendio del traffico orientale. Gli studi del Carabellese, della Zambler, del Vitale, dello Zdekauer, del Luzzatto ecc., hanno messo luminosamente in evidenza l'apporto del traffico veneto nell'economia pugliese, nel periodo più intenso della sua attività.

Non mancarono motivi di dissenso o di attrito, talora suscitati dal particolare interesse dei giurisdicenti locali, talora dall'arbitrio e dalla violenza dei singoli, e talora da gelosia di concorrenza. Ma non è senza motivo, che qui, e proprio a Trani, trovasse residenza una stabile rappresentanza ufficiale del governo veneto, con funzioni consolari, a tutela dell'interesse commerciale nazionale, capace di assumere un impegno diplomatico e politico prima ancora dell'istituzione di una regolare sede presso la corte napoletana (11).

Se l'isola di Sicilia poteva offrire interessi strategici, e per i normali viaggi mediterranei di ponente e nei momenti eccezionali di azioni belliche, questi non divennero oggetto di attenta considera-

(11) N. NICOLINI, *Il consolato veneto di Trani*, Napoli 1934.

zione in Puglia, se non in tempo relativamente tardo. La minaccia normanna di un Roberto Guiscardo svanì in inutili conati; la più temibile minaccia ungaro-angioina di gettar un ponte traverso l'Adriatico dalla Puglia alla Dalmazia fu superata senza orgasmo e senza precipitate azioni belliche, con metodica resistenza, che costrinse nel momento più acuto della crisi re Ladislao alla capitolazione (12). L'avvento aragonese, che introdusse nell'equilibrio italico un elemento nuovo, propose altra considerazione alla politica veneziana, in funzione però delle prospettive continentali piuttosto che di quelle marittime. I turbamenti veneto-pugliesi subivano l'ultimo contingente riflesso di agitazioni, il cui impegno investiva l'interesse terrestre della penisola piuttosto che quello marittimo dell'Adriatico. Fu violato il tradizionale principio, che escludeva dall'Adriatico squadre armate (non era in verità cosa nuova); le basi pugliesi divennero teatro di azioni belliche; la Puglia, nella seconda metà del sec. XV, quando Venezia era assediata dalla prima coalizione italica, fu coinvolta nella crisi generale, che aprì l'adito alla prima occupazione veneziana di quattro città, quale estremo atto di difesa.

Fu un errore? Come fu un errore tutta la politica veneziana del primo cinquecento, che giustificò la nazione europea associata nella lega di Cambrai?

Il giudizio è arduo. Ma la storia consente di rilevare la svolta, che investì tra il sec. XV e XVI la vita politica veneziana, insidiata in Oriente, indebolita nel Mediterraneo, contestata nell'Adriatico.

Se gravi erano le pressioni politiche e militari dell'espansione turca e le conseguenze economiche e commerciali del viaggio di circumnavigazione oceanico, più preoccupante per i riflessi immediati era l'accesa disputa sollevata in merito alla validità del diritto giurisdizionale veneziano sull'Adriatico. Le capacità di resistenza del governo veneziano erano ancora solide e atte ad opporsi all'azione violenta e subdola di demolizione, nella quale si associavano tutti i rivieraschi, dal regno napoletano, all'amministrazione ecclesiastica, che aveva esteso i tentacoli tra il Tronto e le bocche del Po, agli arciducali, armati della spregiudicatezza uscocca. Ma era una lotta estenuante, che doveva esser sostenuta quotidianamente e colle armi in pugno e con le sottigliezze della diplomazia.

L'interesse economico era sopraffatto da quello politico: e mentre il profitto commerciale registrava fatali regressi, s'accentuava nel

(12) A. CUTOLO, *Re Ladislao d'Angiò-Durazzo*, Milano 1936, I, 267 sgg.

corso di un secolo l'accanimento politico contro le posizioni adriatiche veneziane, dall'enunciazione di un Giulio II, per primo sceso in lizza a formulare regolare accusa a carico delle usurpazioni adriatiche veneziane (13), alla contestazione giuridica arciducale, a Comons (14), all'azione militare promossa da un duca d'Ossuna per infrangere la catena, che vietava l'ingresso all'Adriatico. Tanti sforzi non riuscirono a capovolgere una struttura secolare, saldata a cospicui interessi; ma l'intangibilità nè politica, nè militare, nè economica del golfo fu più rispettata. D'altronde molti motivi per mantenerlo nella sua primitiva rigidità erano venuti a mancare. Mutati i rapporti con l'oriente, affaticata la posizione mediterranea in ambito ristretto, l'Adriatico era stato decurtato del suo principale alimento esterno. atto a mantenere in vita nella tradizionale efficienza i rapporti interni.

Anche questi subivano l'influenza del progressivo affermarsi del traffico triestino, di fronte al quale ai porti adriatici si offrivano altre prospettive. Il dislocamento da Venezia a Trieste, almeno parziale, dell'attività mercantile si ripercuoteva anche nei riguardi degli scambi pugliesi nell'Adriatico e nel Mediterraneo.

Va però ricordato che, se un tempo Venezia, per i propri rifornimenti alimentari dipendeva dall'estero, e avea dovuto far largo assegnamento sopra i prodotti pugliesi, dal cinquecento in poi, in previsione di un progressivo isolamento dall'oriente e dal Mediterraneo, avea intensificato la produzione naturale dei propri domini di terraferma (15) per sostituire quella riserva alimentare, che veniva a diminuire dall'esterno, ed assicurarla a minor costo alleggerendo lo sbilancio commerciale, che si delineava con sintomi inquietanti.

(13) *I dispacci dei sei ambasciatori veneziani alla corte di Roma nel 1509*, in « Monumenti della Deputaz. Veneta di Stor. Patr. », IV, vol. VI.

(14) P. SARPI, *Il dominio dell'Adriatico*, Padova 1934, p. 73 sgg.

(15) ALVISE CORNARO, *Scritture sulla laguna veneta*, in « Antichi scrittori di idraulica veneta » dell'Ufficio idrografico del Magistrato alle acque, T. III, p. II.