

Traffici commerciali tra Venezia e Isole Ionie durante la Repubblica Settinsulare*

di Massimo Costantini

Tra la fine del Settecento e l'inizio dell'Ottocento si consumò l'estremo tentativo francese di sottrarre il Mediterraneo all'egemonia britannica. Il primato inglese si era affermato nella seconda metà del Seicento attraverso una durissima lotta contro l'Olanda, la cui resistenza fu piegata soltanto dopo due guerre¹. Da allora, le navi inglesi domineranno non soltanto gli oceani, dall'Atlantico al Pacifico, ma anche il centro dell'economia antica e medievale: il Mediterraneo. Mentre i protagonisti del vecchio mondo declinavano, la potenza militare e commerciale dell'Inghilterra non trovava più avversari. Il tentativo francese di rovesciare l'equilibrio di forza esistente, attraverso un lungo ciclo di guerre che insanguinarono l'Europa sotto le bandiere della libertà e della democrazia, fallì a causa soprattutto della netta inferiorità francese sul mare.

La vicenda delle Isole Ionie all'indomani della caduta della Serenissima si inserì con un ruolo fondamentale nella strategia francese, tendente a sottrarre all'Inghilterra l'egemonia del Mediterraneo centro-orientale. Tra Corfù, Malta, Alessandria d'Egitto, si giocò il tentativo francese di mettere in crisi il potere marittimo britannico.

Il contesto era estremamente drammatico sul piano militare, economico e politico. L'Europa era presa come in una morsa tra il blocco continentale fran-

«Proposte e ricerche», fascicolo 52 (1/2004)

* Il testo costituisce la traccia, in lingua italiana, della relazione al Convegno internazionale sulla "Repubblica Settinsulare", tenutosi a Corfù nei giorni 18-20 maggio 2000 e i cui atti sono in corso di stampa a cura del prof. Nikos Moschonas.

¹ Ch. Hill, *The Century of Revolution. 1603-1714*, New York 1961; E.J. Hobsbawm, *The Seventeenth Century in the Development of Capitalism*, in «Science and Society», XXIV (1960), n. 2, pp. 97-112; I. Wallerstein, *The modern World-System. II. Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy. 1600-1750*, New York-London 1980.

cese e il blocco marittimo inglese. Turchia e Russia tentarono di inserirsi, allo scopo di spostare a loro favore l'equilibrio di potere sullo scacchiere marittimo centro-orientale. Ma la loro iniziativa si presentava piuttosto marginale, per motivi certo assai diversi: se l'Impero ottomano appariva in una fase di incipiente declino, la Russia era sì una grande realtà continentale, e lo dimostrerà ben presto seppellendo le velleità napoleoniche, ma non era in grado di giocare un ruolo efficace sul piano marittimo. I francesi si installarono nelle Isole Ionie per un paio di anni, tra il 1797 e il 1799. La speranza di Napoleone era di utilizzarle come basi militari per la spedizione in Egitto. Ma le sconfitte di Abukir, preludio alla capitolazione del 1801, portarono all'abbandono francese e all'insediamento russo-turco sotto la protezione inglese. Già il 21 marzo 1800, sulla base di una convenzione russo-turca e con il consenso dell'Inghilterra, nacque il nuovo stato "settinsulare". L'anno successivo, esso venne riconosciuto sul piano internazionale².

La Repubblica Settinsulare nacque dunque tra il 1799 e il 1800, in un contesto che segnava una battuta d'arresto della strategia espansionistica francese. Mentre la transizione dal vecchio regime veneziano alla nuova realtà dello Stato indipendente poteva dirsi ormai conclusa, una fase nuova si apriva, segnata da durissimi scontri militari e politici.

In questa sofferta transizione si era passati dal crollo dell'impalcatura politico-amministrativa veneziana, al tentativo ingenuo di ristabilire i rapporti con la vecchia capitale su un piano diverso, più consono al nuovo indirizzo politico di libertà e democrazia. Si trattò di un tentativo giustificato dalle tradizioni, dalle consuetudini secolari, e però frustrato dall'impossibilità materiale e politica di sorreggerlo con atti concreti. È sorprendente, ma non troppo, che nelle Isole del Levante ci si aspettassero da Venezia delle provvidenze, che a un certo punto non arrivavano più e però si continuava ad attendere.

Alla fine di luglio del 1797, dal Quartier generale di Corfù partivano dei messaggi drammatici, rivolti alla Municipalità provvisoria di Venezia: «non si può disporre d'alcun marinaio od equipaggio, perché non vi è un fondo dal quale somministrare loro qualche sussistenza»³. Le tre Municipalità di Cefalonia

² E. Lunzi, *Della Repubblica Settinsulare*, Bologna 1863.

³ Archivio di Stato di Venezia (di qui in poi ASV), *Municipalità provvisoria*, b. 168, Scrittura del Quartier generale di Corfù, 22 luglio 1797.

(Argostoli, Asso e Livatò), ancora il 1° ottobre 1797 (anno 1° della "libertà veneta"), attendevano disposizioni, provvedimenti e finanziamenti. La Municipalità di Cerigo, il 25 ottobre dello stesso anno, invitava Zante a fraternizzare ("adelfonome") e a inviare un deputato a Venezia in risposta a un dispaccio di quella Municipalità, che auspicava l'unione ("énosi") in una repubblica democratica. Nella lettera della Municipalità di Cerigo si diceva: «attaccata quest'isola per molti secoli a Venezia, non poteva il cambiamento di governo se non maggiormente accrescere in noi il desiderio della reciproca unione e fratellanza ("énosi che adelfonomia")».

Da parte sua, la Municipalità provvisoria di Venezia aveva istituito, il 13 giugno 1797, la figura di un Commissario generale ordinatore alle Isole del Levante, nella persona di Carlo Aurelio Widmann, ultimo provveditore generale da mar della Serenissima, e aveva spedito una "flottiglia", guidata dal capitano Vincenzo Tomasi⁴. La "flottiglia" era assai povera, dal momento che la Francia razziava tutto quel che poteva di beni mobili e immobili, e specialmente le navi della flotta.

Quattro giorni dopo, il 17 giugno 1797, il Comitato di salute pubblica proponeva alla stessa Municipalità provvisoria un "piano organizzativo" per «sostituire il governo oligarchico con quello democratico nelle Isole del Levante». Con questo piano si affiancarono a Widmann tre Amministratori generali (Giorgio Gasparotto, Giò Marco Dall'Acqua e Giò Batta Bottin), mentre tutti i funzionari del vecchio regime dovevano lasciare le Isole, eccetto Ludovico Alberti, nominato supplente di Widmann, ormai vecchio e malato, ed eccetto il Dragomanno⁵.

Il Commissario generale ordinatore avrebbe dovuto scegliere i membri delle Municipalità provvisorie delle Isole: Corfù, Zante e Cefalonia con 48 membri ciascuna; Santa Maura e Cerigo con 24; Ionizza, Prevesa, Paxò, Parga e Itaca con 18⁶. La flotta veneziana a Corfù era però quasi scomparsa: della vecchia e potente Armata restava soltanto l'ombra, contandosi, nell'agosto 1797, appena dodici unità (cinque brigantini, tre galeotte, due galere, due feluche)⁷.

Nonostante i tentativi messi in atto a Venezia e nelle Isole Ionie di mantene-

⁴ Ivi, Delibera della Municipalità provvisoria di Venezia, 10 giugno 1797.

⁵ Ivi, Scrittura del Comitato di salute pubblica, 17 giugno 1797.

⁶ *Ibidem*.

⁷ ASV, *Municipalità provvisoria*, b. 170, *Isole del Levante. Galee e navi*, 1 agosto 1797.

re una certa continuità con la vecchia tradizione amministrativa (utilizzando anche funzionari ed esponenti del vecchio regime, come ad esempio Tomasi per la "flottiglia" del Levante, Ludovico Alberti per il governo amministrativo delle Isole e, soprattutto, Carlo Aurelio Widmann per il governo generale), la volontà napoleonica di usare i territori dell'ex Stato veneziano come merce di scambio o come basi militari per ulteriori operazioni di guerra impose una netta ed irrevocabile rottura con la realtà politico-amministrativa preesistente. Nel febbraio 1798, il generale francese Gentili licenziò gli Amministratori alle Isole del Levante «in conseguenza dell'appartenenza di queste Isole alla Francia»⁸. Napoleone aveva ormai gettato la maschera: Venezia era stata ceduta all'Austria e le Isole Ionie venivano ora considerate parte dello Stato francese. Nel biennio di occupazione francese, la vita economica delle Isole Ionie fu travagliata da un clima di abbandono, rapina e sfruttamento a fini esclusivamente militari.

Già all'indomani della caduta della Serenissima, peraltro, ancora ignaro del dramma che si era da poco consumato a Venezia ma sconcertato dalla perdurante assenza di iniziative del suo governo, C.A. Widmann aveva denunciato, in uno dei suoi ultimi e ormai inutili dispacci da Corfù, «l'abbandono e lo squallore della piazza»⁹. Le antiche relazioni commerciali, che legavano Corfù, Zante e Cefalonia all'ex capitale, avevano perso di colpo ogni significato, in conseguenza dell'improvvisa e totale distruzione del sistema economico nel quale erano inserite. Alla fine del Settecento questo sistema, pur notevolmente indebolito, era ancora attivo e capace di integrare l'economia delle Isole con quella della capitale. Il crollo, con tutta l'impalcatura statale, della stessa struttura produttiva veneziana travolse anche quei rapporti commerciali. La chiusura delle fabbriche di sapone a Venezia, ad esempio, comportava la fine delle importazioni di olio da Corfù, e così via.

Ciò che rimase in piedi dell'antico sistema di relazioni economiche e commerciali fu un men che modesto traffico di prodotti di sussistenza e di merci povere. Delle 250 imbarcazioni con bandiera austriaca che entrarono nel porto di Venezia nel primo quadrimestre del 1798, soltanto dodici provenivano dalle

⁸ Ivi, *Lettere dei comandanti francesi*, Corfù 3 frimaio 1797 (ancora m.v.).

⁹ Carlo Aurelio Widmann *provveditore generale da mar. Dispacci da Corfù. 1794-1797*, a cura e con una premessa di F. M. Paladini, voll. 2, Venezia 1997, p. 689 (*Dispaccio 28 maggio 1797*).

Isole Ionie (dieci da Corfù, di cui due navi, tre brigantini e cinque pieleggi, e due da Cefalonia, di cui un brigantino e un pielego). La gran parte dei legni entrati a Venezia giungevano da Trieste (108 imbarcazioni), oltre che dall'Istria e dalla Dalmazia (72 imbarcazioni). Il resto veniva dai più vicini porti adriatici del versante italiano di "sottovento", da Chioggia ad Ancona¹⁰.

Ma di quali imbarcazioni si trattava? Se dalle Isole Ionie venivano poche unità di portata media e anche medio-grande, da Trieste, dall'Istria e dalla Dalmazia giungevano pieleggi e brazzere, cioè imbarcazioni di portata media e medio-bassa, e dai più vicini porti adriatici non più che barche, peote e battelli, cioè legni di piccola portata¹¹. Venezia non era più il grande emporio di un tempo, ma nemmeno il porto a dimensione regionale cui ultimamente tendeva, con una popolazione che, a fine Settecento, rimaneva ancora numerosa, grazie anche a un persistente afflusso di mercanti stranieri. Ora, con la fuga dell'antica aristocrazia (un ceto tutt'altro che esiguo e complessivamente ancora molto ricco, anche se ormai più per gli investimenti fondiari che per quelli marittimi), venne di colpo a mancare la domanda di beni di lusso e di servizi che sosteneva le lavorazioni cittadine e le importazioni. La conseguente caduta produttiva provocò disoccupazione ed esodo tra i ceti popolari (artigiani, operai, lavoratori dei servizi). Per la poca popolazione rimasta bastavano ormai modestissimi traffici di beni di sussistenza, che Trieste tendeva ad assumere nelle proprie mani.

Si concluse così, con il provvisorio successo di Trieste, un lungo periodo di competizione tra i due scali nord-adriatici. A partire dal 1715, l'Austria aveva infatti concesso il porto-franco a Trieste, tentando di minare la posizione di Venezia. Ma la Serenissima seppe resistere per tutto il secolo alla concorrenza e visse anzi una fase di buona tenuta economica. Il suo declino fu inevitabile, ma meno rapido e immediato di quanto si pensava¹². Il crollo vero e proprio fu determinato soltanto dalla fine della Repubblica.

Cosa restò dei legami commerciali tra Venezia e le Isole del Levante? Dal

¹⁰ ASV, *Cinque savi alla mercanzia, Registro manifesti bandiera austriaca*, gennaio-aprile 1798.

¹¹ *Ibidem*.

¹² M. Costantini, *Resistenza al declino e difesa dell'autonomia: le nuove dimensioni dello spazio marittimo veneziano*, in *Il Mediterraneo centro-orientale tra vecchie e nuove egemonie*, a cura di Id., Roma 1998, pp. 133-142.

lato dei traffici, ora esercitati dalla bandiera austriaca, restò pochissimo: dodici imbarcazioni giunsero in laguna nel primo quadrimestre del 1798 con modesti carichi di semi di lino, olive, fichi secchi, uva passa e rame vecchio.

Statistiche del periodo 1798-1805 forniscono ulteriori prove della caduta del movimento commerciale: delle navi uscite dal porto di Venezia nel 1802, solamente quattro battevano bandiera settinsulare, cioè poco più dell'uno per cento del totale; nel 1803, nove, cioè il tre per cento; nel 1804, tre, ossia meno dell'uno per cento; nel 1805, *idem*¹³. L'impressione immediata che si ricava da questi dati è che, a cavallo del XVIII secolo, per Venezia e per le Isole Ionie finiva un legame storico, che si basava non soltanto su elementi strategico-militari, ma anche su un'integrazione economica e commerciale. All'alba del XIX secolo, Venezia e le Isole Ionie dovettero ritirarsi entrambe in uno spazio più esiguo, di carattere strettamente regionale.

Per quanto riguarda Venezia, questo spazio esisteva già prima della caduta della Repubblica, e tuttavia era inserito in un sistema a scala più ampia, il cui centro era sempre nella città lagunare, ma coinvolgeva anche i suoi territori d'oltremare¹⁴. Per quanto concerne le Isole Ionie, si trattava di uno spazio abbastanza omogeneo, che copriva l'Adriatico centro-meridionale e si spingeva più giù, fino a Chiarenza (Filini). In quest'area esisteva già una certa divisione del lavoro, con una circolazione di materie prime e di beni di consumo di un certo rilievo, che giustificava la permanenza di sistemi di misura locali, i quali seppero resistere per parecchi secoli all'invadenza di quelli veneziani. La vocazione essenzialmente agricola delle Isole Ionie si incontrava con altre economie locali, fornitrici di tessuti di qualità medio-bassa e di piccole quantità di metalli per lavorazioni artigianali, senza trascurare alcune merci più ricche, destinate ai ceti possidenti¹⁵. Finita l'epoca del grande commercio mediterraneo, anche nella sua ridotta dimensione settecentesca, per l'ex-Dominante come per le ex-Isole del Levante rimase soltanto un traffico regionale a corto raggio.

13 M. Gottardi, *Il commercio nelle province austrovenete (1798-1806)*, in *Venezia nell'Ottocento*, n. 12-13 di «Cheiron», pp. 63-91.

14 M. Costantini, *Lo spazio marittimo veneziano al tramonto della Repubblica*, in «Rivista italiana di studi napoleonici», n.s., a. XXXII (2000), pp. 17-27.

15 U. Tucci, *Le Isole Ionie e la metrologia commerciale del Mediterraneo centro-orientale*, in *Il Mediterraneo centro-orientale tra vecchie e nuove egemonie*, cit., pp. 187-194.