

IL COMMERCIO E LA NAVIGAZIONE DEGLI ANTICHI VENEZIANI

Giova risuscitare le vecchie memorie. Il ricordo dell'antica grandezza commerciale e marittima di Venezia può essere esempio, incitamento e rampogna ai presenti.

Intorno all'anno Mille, il Diacono Giovanni, l'antichissimo cronista veneto, diceva che Venezia superava di gran lunga tutte le circostanti province in ricchezza e magnificenza. Poco dopo due secoli e mezzo, Martino da Canal narrando la storia della città *plus belle et plus plaisante dou siècle, ploine de biouté et de tos biens*, aggiungeva che *le marchandies i corent par cele noble cité, com fait l'eive des fontaines*.¹

Questa prosperità era dovuta al commercio. I fuggiaschi delle lagune, risalendo con le loro barche i fiumi, di cui dominavano le foci, avevano in sulle prime fatto commercio di derrate comuni, come sale e pesce, ottenendo franchigie dai vicini dominatori della terraferma: dai Greci, con i quali vivo era il traffico, specialmente a Ravenna; dai Longobardi, il cui re Luitprando stringeva con il doge Paoluccio Anafesto un trattato di commercio e di amicizia.²

Nel primo quarto del secolo VIII, dopo aver aiutato con le loro navi i Greci contro i Longobardi, i Veneziani, cresciuti in potenza, non solamente protetti, ma alleati di Bisanzio, si spinsero verso mari lontani, e già alla metà di questo secolo approdarono alle coste dell'Africa e agli scali del Levante. Destreggiandosi con sagace operosità ottennero privilegi da ogni banda: ai

¹ *Cronique des Veniciens* (Arch. Stor. It., serie I, tomo VIII).
² DANDOLO, *Chron.* XXIV, 130.

crisoboli degl'imperatori d'Oriente s'aggiunsero i trattati con i Longobardi, i quali concessero a Venezia sicurezza e privilegi sui loro mercati, e con Carlo Magno, dal quale ebbero privilegi sui mercati dei Franchi in Italia, tra i quali era celebre quello di Campalto, sul margine della laguna. Lotario, figlio di Carlomagno, lasciò liberi i Veneti di transitare con le loro merci per i fiumi e per terra, senza alcun aggravio, dal ripatico in fuori, e similmente di approdare ai porti dell'impero. Nell'883, Carlo il Grosso rinnovò i patti di libertà di traffico in tutto il suo Stato, esentando il doge Giovanni Partecipazio e gli eredi suoi da imposte doganali.¹ Altri trattati si fecero con i re, i Comuni italiani e le nazioni germaniche. Quegli accorti Veneziani tutto promettevano per nulla mantenere, scaltramente eludendo chi avesse loro richiesto prestazioni, che non si trovassero sancite dalle convenzioni commerciali, ma sempre però pronti a brandire le armi per respingere con la forza chiunque avesse osato turbare i loro interessi.² Sostennero lotte fierissime con gl'infesti Slavi, co' Narentani, con gli Ungheri, con Comacchio e Ravenna, con il marchese d'Istria, ribellatasi al suo Signore, e richiedente il protettorato della Repubblica.³ Da queste guerre, combattute con varia fortuna, Venezia uscì traendone sempre nuovi e importanti profitti.

Sotto Pietro Orseolo II, Venezia divenne la più grande potenza navale del Mediterraneo. Appena eletto doge (991), l'Orseolo pensò a rafforzare i vincoli commerciali, e gli ambasciatori veneziani ebbero dall'imperatore di Costantinopoli, dai Saraceni di Sicilia e d'Africa, da Ottone III di Germania nuove franchigie.⁴ Più tardi, la soggezione della Dalmazia (1000), dilatando la signoria del Golfo Adriatico, assicurò ed estese maggiormente la veneta navigazione. Il glorioso avvenimento fu festeggiato, fin da allora, nel giorno dell'Ascensione, con la benedizione del mare, che si trasformò in appresso nella celebre cerimonia dello *Sposalizio del mare*.

Insieme con Amalfi, la cui grandezza declinò sullo scorcio del secolo IX, Venezia era la sola padrona del commercio orientale ed occidentale, e mentre quella città mandava le sue merci in Spagna,

¹ BÖHMER, *Reg. Carol.*, pag. 957.

² GIOVANNI DIACONO, *Cronaca*.

³ MANFRONI, *St. della Marina It.*, vol. I, pag. 71, Livorno, 1890.

⁴ KOHLSCHÜTTER, *Venedig unter dem Herzog Peter II Orseolo*, pag. 11, Göttingen, 1868.

in alcune parti della Francia e nell'Italia meridionale, i Veneziani trafficavano in altre parti della Francia, in Germania e nell'Italia superiore.¹ Le lagune, da Grado alle bocche del Po, legate per via di fiumi e di canali navigabili al centro d'Italia, tanto da mezzo giorno che da Occidente, poste ai confini della Germania e dei paesi Danubiani, erano la indispensabile via con cui Greci ed Arabi comunicavano con l'Italia superiore, con parecchie nazioni germaniche e con l'impero dei Franchi.² E Ungari, Bulgari, Bosniaci, Albanesi, Croati, Polacchi, Alemanni, Spagnuoli, Fiamminghi e Inglese accorrevano alle lagune ad acquistare e a vendere.³ Nel rigido inverno dell'860, essendosi gelate le lagune, i mercanti stranieri, non potendo servirsi di barche, andarono a Rialto con i carri.

I Veneziani importavano a Costantinopoli legname, ferro greggio e lavorato, cereali, stoffe di lana, carne, sale; esportandone più fine mercanzie di ben più alto prezzo,⁴ per cui i dazi d'uscita erano otto volte maggiori di quelli d'entrata. Forse, non di rado, i trafficanti delle lagune, ricevevano a credito dalle casse di commercio greche i carichi preziosi, che, a proprio rischio e pericolo, vendevano in Italia e negli altri paesi europei.⁵ E dall'Oriente si avevano pure quelle eleganti minuterie da adornamento, dalle quali ritraevansi grossi guadagni, specialmente nelle città dell'Ovest della Francia, come Limoges.⁶ Le navi della Repubblica approdarono poscia alle coste del Marocco, solcarono il Mar Nero e il Mar d'Azof, caricando alla Tana, pece, canapa e altre cose necessarie alla marineria, comperando le ricche spoglie saccheggiate dai Tartari nella Cina e nelle Indie, e potendo in tal modo guadagnare circa 47 000 ducati d'oro.⁷

¹ Id., *ibid.*

² CENNAMO, *Economia politica*.

³ In un capitello della loggia terrena del Palazzo ducale sono rappresentate alcune delle nazioni con cui i Veneziani fecero commercio: Latini, Tartari, Turchi, Ungheri, Greci, Egiziani, Persiani.

⁴ I generi che si ritraevano dall'Oriente erano specialmente: garofano, cannella, pepe, cassia, cubebe, gengero, cinnamomo, indaco, sandalo rosso, nardo, ambra, muschio, belzoino, noci di galla, zolfo, denti di elefante, incenso, mirra, storace, allume, canfora, cardamomo, guado, zucchero, cera, metalli greggi, bambace, velluti, tappeti, ermellini, zendadi, panni d'oro, tessuti d'ogni sorta, sete e lane tinte, vini, profumi, perle, gioie, e molti altri oggetti preziosi o di lusso. (RAWDON BROWN, *Calendar* vol. I, pag. cxxxv, London, 1894).

⁵ GREGOR, *XXIX*.

⁶ VIOLLET LE DUC, *Dicte raisonné du mob.*, tomo III, parte VII, pagine 82, 83.

⁷ FILIATI, *op. cit.*, tomo VI — SCHMIDT, *Hist. du commerce de toutes les nations*, tomo I, pag. 194, 198, Paris, 1857.

Quando il vecchio e debole Impero bizantino, minacciato dagli arditissimi Normanni, signori dell'estrema parte d'Italia, ricorse per aiuto al giovane popolo delle lagune, i Veneziani compresero subito che se la Grecia, come la Puglia, fosse caduta in potere dei Normanni, il commercio in Oriente, fonte principalissima d'ogni loro ricchezza, sarebbe finito.¹ Avendo quindi tutto l'interesse di frenare la potenza normanna, accettarono, non senza promessa di largo compenso, l'invito dell'imperatore Alessio (1082), e dopo una lunga lotta, sostenuta con varia vicenda di fortuna, Bisanzio fu salvo per opera di Venezia, la quale ebbe in premio dall'imperatore amplissimi privilegi; confermato il dominio sulla Dalmazia e sulla Croazia; accordato quartiere distinto in Costantinopoli; largite molte concessioni alle chiese ed al clero; concessa libertà di traffico, con ogni sorta di merci in qualunque punto dell'impero, salvo Candia e Cipro, senza pagare tasse di dogana, ancoraggio, pedaggio e qualsiasi altro dazio o imposta.

A questo grado di potenza, nel secolo XI, era giunta Venezia, a cui un poeta contemporaneo, che cantò la guerra normanna, Guglielmo di Puglia, non è avaro di lodi:

... dives opum, divesque virorum
 Quo sinus Adriacis interitus ultimus nullis
 Subiacet Aeturo, sunt huius moenia gentis
 Circumspecta mari, nec ab aedibus alter ad aedas
 Alterius transire potest, nisi lintre vehatur:
 Semper aquis habitant, gens nulla valentior isto
 Aequevis bellis, rationeque per aquora ducta²

Continuò ne' tempi seguenti il maestoso fluire del commercio veneziano.

Nei secoli XII e XIII, i negozianti della Repubblica rinnovarono patti e convenzioni con l'imperatore greco e con quello di Germania, con gli Svevi e gli Angioini, con il Soldano d'Egitto e con quello d'Aleppo, con il Kan dei Tartari, con i re d'Armenia e di Servia, con la Siria, l'Ungheria, la Croazia, con il duca di Carinzia, con i patriarchi d'Aquileia, il conte di Bibbes, le città di Verona, Padova, Treviso, Vicenza, Bologna, Mantova, Ferrara, Ravenna, Osimo, Recanati, ecc.³

¹ ARMINIUS, *Venise et le bas Empire* (Arch. des missions scientifiques, serie II, tomo IV, pag. 359).

² GUILIELMUS APULUS, *Hist. poema de rebus Normannorum*, lib. IV (Rev. H. Script., vol. V, pag. 72).

³ TAPPEL e THOMAS, *Urkunden zur älteren Handels und Staatsgeschichte der Rep. Ven.*, I, 77.

San Marco mandava lontano i suoi figli in traccia di fortuna, e l'ordinamento della Repubblica e persino l'aspetto di Venezia si riproducevano nei quartieri delle straniere città, dove si stabilivano intere colonie di Veneziani, protette da leggi proprie e da propri consoli. Quando veramente sia stato creato il provvido istituto dei consoli non si sa, ma già nel 1117 Teofilo Zeno era primo console veneziano in Siria.¹ Tenevano cotesti consoli le veci del doge, eleggevano viceconsoli o visdomini nelle terre prossime alla loro residenza, esigevano una specie di tassa detta *cottimo* sul valore delle merci, curavano il benessere interno della colonia, operando da sé, o appellandosi al parere dei nobili residenti, mantenevano le buone relazioni con la cittadinanza indigena e con le altre colonie, s'opponevano ad ogni minaccia e ad ogni sopruso, sempre pronti là dove li chiamassero l'onore e gl'interessi di San Marco.²

L'accorto maneggio e il fino ingegno i Veneziani seppero particolarmente esercitare a Costantinopoli e nelle terre conquistate dai Crociati, dove ebbero piazze di mercato, proprio *jus* e giudici propri.

Quando Enrico Dandolo (1204) entrò vincitore in Costantinopoli, Venezia divenne arbitra dei destini d'Oriente. I Veneti ebbero una quarta parte dell'immensa preda di guerra, e una quarta parte del territorio dell'impero, scegliendo accortamente e con notizia piena, minuta, esatta, le costiere marittime più opportune al commercio.³ Ad essi fu concesso altresì il pieno possesso di tre ottavi di Costantinopoli, con arsenali e scali per le navi, che probabilmente dovevano trovarsi nella Conca d'Oro, verso il palazzo delle Blachere, nel luogo più opportuno per la navigazione.⁴

All'attività delle armi e dei traffici e all'accortezza degli affari di fuori corrispondevano all'interno i provvedimenti più validi per ben dirigere, promuovere e tutelare il commercio e la navigazione.

Non potendo più attendere a tutte le cause affidate al suo ministero, il *Magistrato del Proprio* (1084), cui spettava anche il

¹ ZAMBLER o CARABELLESE, *Le relaz. commerciali fra la Puglia e la Rep. di Ven.*, II, 20, Trani, 1898.

² MARIN, *St. del Commercio dei Veneziani*, vol. III, lib. I, cap. VIII, Venezia, 1803.

³ TAPPEL e THOMAS, *op. cit.*

⁴ HEYD, *Hist. du commerce de Levant*, trad. vol. I, pag. 236, Lipsia, 1855.

decidere i litigi dei commercianti nazionali e forestieri, ebbe, nel 1182, aggiunti i *Giudici del Comune*, per le questioni tra i privati e il Fisco, e i *Giudici del Forestier* per i litigi degli stranieri.¹ Verso la metà del secolo XIII, per definire le questioni di mercatura, furono istituiti i *Consoli dei Mercanti*, la cui potestà fu poi trasferita ai *Cinque Savi alla Mercanzia*. Il *Collegio alle rappresaglie*, istituito nel Dugento, fuito alla metà del secolo XV, cui spettava di permettere ai sudditi di vendicare privatamente rappresaglie patite, i *Cattaveri* (1280), preposti alla preservazione e al ricuperamento degli *averi del Comune*, i *Giustizieri Vecchi e Nuovi*, sovrintendenti alle arti e ai mestieri, erano altrettante magistrature vigilanti e sollecite a ordinare quei provvedimenti e quelle leggi di commercio, reputate necessarie od utili.

Dal mare i Veneziani riconoscevano ogni loro prosperità e al mare davano ogni loro migliore pensiero.

Riformata la costituzione politica nel 1172, dopo l'uccisione del doge Michiel, si rivolsero sollecite cure alla navigazione, e fu affidata al Consiglio Minore la vigilanza, oltre che sull'annona e le finanze, sulla marineria.

Fu sempre riguardato come il maggior presidio della patria l'Arsenale, e di antichissima istituzione furono i *Provveditori o patroni all'Arsenal*, ai quali, nel 1490, furono aggiunti i *Sopra Provveditori*.

Dovevano poi esservi, poco meno che sul nascere della Repubblica, leggi nautiche speciali, qualora si ponga mente agli avanzamenti continui della navigazione. Le norme nautiche bizantine, conosciute con il nome di pseudo-diritto di Rodi dell'VIII secolo, in cui gl'interessati alla navigazione dovevano vegliare ai gravi rischi della medesima, confondendosi in una sola persona l'armatore ed il capitano, furono seguite anche a Venezia, fino a che il crescente fiorire dei traffici rese necessarie più ordinate forme, per cui la *compagnia de nave* comprendeva i proprietari della nave e del carico, i quali entravano nel consiglio insieme con il nocchiero, col *presbiter* (scrivano), con il *penese* e qualche altro ufficiale di bordo.² S' inizia quindi un lavoro locale legislativo, che escluderebbe di per sè, se non fosse già stata provata falsa l'ac-

¹ MARIN, *op. cit.*, vol. III, capo II.

² SACERDOTI e PARDELLI, *Gli Statuti marittimi venez.*, fino al 1255 (in *Nuovo Arch. Veneto*, nuova serie, tomo IV, pag. 113 e seg.). Cfr. la bellissima prefazione del prof. Sacerdoti.

estazione della legge del *Consolato del mare* da parte dei Veneziani. Negli antichi trattati con il principe d'Antiochia (1167) e con il re d'Armenia (1201) abbiamo accenni a leggi nautiche e mercantili e ad un *jus venetum* marittimo; nella *Promissione al maleficio* (1181), in cui vari capitoli sono attinenti alla nautica, si fa memoria di uno statuto particolare antico per la navigazione, e nella prima stampa dello *Statuto Veneto* è inserita un'antica raccolta di leggi nautiche, che provano come, nel dar ordine al giure, gli antichi abitatori delle lagune abbiano cominciato con le leggi sulla marineria.¹

Nel 1227, il doge Pietro Ziani pubblicava un breve *Capitolare nautico*,² il quale contiene compendiosamente quegli ordini, che furono poi svolti nel 1229, ne' cinquantadue capitoli degli *Statuti* di Jacopo Tiepolo, e nel 1255 dal doge Rinieri Zeno, in una raccolta di norme, divisa in 129 capitoli, intitolata: *Statuta et ordinamenta super navibus et aliis lignis*, resa più compiuta da un decreto del maggior Consiglio del 1283.³ Sono questi i documenti più antichi di norme fondamentali di diritto marittimo, e di pulizia navale intorno alle zavorre e alle avarie, all'equipaggio, al carico, all'armamento, alle provviste, alla misura delle navi ecc.

Così nella legislazione marittima, giustamente osserva lo Sclopis, mostransi primi i Veneti, come in ogni altra parte della storia italiana, andando, senza compagnia e senza guida, per quella via dei traffichi, che poscia fu corsa da tutte le altre repubbliche della penisola.⁴

Altri più minuti particolari intorno all'ordinamento del commercio e della navigazione, ci sono offerti dal più vetusto volume d'atti ufficiali, che si conservi nell'Archivio di Stato, il *Liber*

¹ *Ordinamenta super saomatione, caricatione et sticatione navium* (12 marzo 1227); *Decreto sulla misura delle navi* (7 gennaio 1229).

² *Capitolare navium* (11 settembre 1229), nel *Liber Pleg.* (Cfr. SACERDOTI e PARDELLI cit.).

³ Lo *Statuto nautico* del Tiepolo, quasi abbandonato per più di due secoli, fu ristampato poscia, nel 1477, in seguito allo *Statuto Civile*, da Filippo di Piero, in antico dialetto veneziano: quindi fu pubblicato nuovamente con le edizioni degli Statuti del 1492 e del 1528. Men lieta fortuna ebbe il codice dello Zeno scoperto, dopo cinque secoli, dal Fortunato in un antico Codice della famiglia Quirini. Trovasi alla Biblioteca Marciana in fine di un codice membranaceo del secolo XIV (cl. II, Cod. XC, III).

⁴ SCLOPIS, *Storia della legisl. ital.*, I, 162.

Communis, detto anche *Plegiorum* per i numerosi atti di mallevoria, che vi sono contenuti (*plegius-malleveria*).¹

L'importazione e l'esportazione erano severamente regolate. I banditori pubblicavano a San Marco e in Rialto, che niun veneziano potesse comperare e vendere merci e vettovaglie in certi paesi, sotto pena di grosse multe, e perfino della confisca dei beni e della distruzione della casa.²

È pur degna di nota la cura che il governo metteva perchè i cittadini non potessero caricare grani o legname nei porti stranieri, per recarli altrove che a Venezia.³ Vero è che l'amor del guadagno parlava molte volte più forte del rispetto alla legge, ma non era infrequente il caso di qualche buon cittadino, che riteneva suo dovere di far osservare i comandi dello Stato. Il Governo vietava, per esempio, di vendere il legname in Egitto; un patrizio, passando per un porto dell'Adriatico, vedeva un naviglio carico di legname, sospettava fosse destinato per l'Egitto, chiamava a sè il *nauclerius*, cui spettava la disciplina del bastimento, e i marinari, e li faceva giurare che avrebbero seguito le leggi della repubblica.⁴

Per annotare tutte le merci che entravano in città, furono, nel 1287, creati gli *Ufficiali alle tre tavole d'introito*, una delle quali tavole (registri) era destinata per la *drapperia grossa*, la seconda per qualsivoglia specie di merce, la terza per il ferro. Il carico poi di esigere il dazio in generale delle mercanzie, provenienti dal mare, fu affidato ai *Visdomini da mare*, laddove la riscossione del dazio sopra l'olio, il legname, le grasce, il sapone e il ferro si faceva dai *Quattro Visdomini alla Ternaria*.

Il contrabbando era assiduamente sorvegliato. Barche e saettie percorrevano le acque intorno alla città, montate da pubblici guardiani, armati di corsaletti e pancere di ferro;⁴ galere condotte da abili nocchieri inercociavano sull'Adriatico, perseguitando e catturando le navi cariche di merci proibite; squadre di galee sottili e di barche armate erano sempre pronte alla difesa del commercio fluviale.⁶ Lo Stato non era mai fiacco nel far valere

¹ Del *Liber Communis* o *Plegiorum* furono compilati i Regesti dal dott. Riccardo Predelli (Venezia, 1892). Nelle citazioni conserviamo il numero delle carte del manoscritto originale.

² *Liber Plegiorum*, c. 44, 45, 90, 81, 82, 90.

³ *Ibid.*, c. 83.

⁴ *Ibid.*, c. 80.

⁵ *Ibid.*, c. 46.

⁶ FILIASI, tomo VI.

ciò ch'esso reputava suo diritto, e volendo, ad esempio, ordinare il traffico del sale, non solo mandava i suoi ufficiali a far rispettare a Ravenna i patti di quel commercio,¹ ma vietava anche con la forza ai Marchigiani e ai Bolognesi di ritrarre alcun vantaggio dalle prossime saline di Cervia e di Comacchio.² Era questo del sale un fonte di lucro importantissimo, e al suo ordinamento e alla sua amministrazione vegliavano i *Salinieri del mare* (1243), chiamati poscia *Provveditori al Sal*. V'erano due sorta di sale, l'indigeno, detto anche di Chioggia, e il forastiero (*sal maris*), che veniva da Cervia, dall'Istria, dalla Dalmazia, dalla Sicilia e persino dal Mar Nero e dalla Barberia. Per il sale, non l'Italia soltanto, ma eziandio alcuni lontani paesi erano tributari a Venezia, e quarantamila cavalli si movevano ogni anno dall'Ungheria, dalla Croazia, dalle parti orientali della Germania, per andare a prendere il sale veneziano nell'Istria.³

Alla fine del secolo XIV, Venezia, a detta del Gibbon, faceva rivivere l'industria commerciale in Europa, e toccava il sommo dell'opulenza.⁴ Le navi del Comune, armate in mercanzia, trasportavano annualmente per i mari tante merci, per oltre quaranta milioni di nostra moneta, che davano il 40 per cento di guadagno. E v'erano allora più di mille patrizi, che possedevano una rendita annuale, di 200 a 500 mila delle nostre lire.⁵

Senza parlare dei traffici con l'Oriente e con le più lontane contrade, basti vedere quanto vivo fosse il commercio di cotone, di lane, di panni d'oro e di seta, di spezierie con le città di Lombardia.

Milano spendeva annualmente a Venezia 90 000 ducati, Monza 56 000, Como, Tortona, Novara, Cremona 140 000 per caduna, Bergamo 78 000, Piacenza 25 000, Alessandria della Paglia 56 000. Per converso, queste città mandavano alle lagune drappi per 900 000 ducati, avendo con Venezia un movimento d'affari, per 28 800 000 ducati.⁶

Nè men vivi i negozi con i Fiorentini, i quali importavano a Venezia 16 000 pezze di stoffa, che si vendevano in Barberia, in Egitto, in Siria, in Cipro, in Rodi, nella Romania, in Candia,

¹ PASOLINI, *Doc. riguardanti antiche relazioni fra Venezia e Ravenna*, pag. 9. Imola, 1881.

² FILIASI, *op. e loc. cit.*

³ SCHERER, *Hist. du com.*, pag. 329, 394.

⁴ Al tempo della guerra di Chioggia (1379), i cittadini Veneziani fecero un prestito di 629100 lire.

⁵ Discorso del doge Tomaso Mocenigo.

⁶ SANUDO, *Vite dei Duchi*. (Rer. It. Script., XXII, col. 946).

nella Morea, nell'Istria; gli stessi Fiorentini recavano ogni mese altre mercanzie per 70 000 ducati, avendone in cambio sete, ori, argenti, pietre preziose, cere e zucchero.

Nella vicina Terraferma, i Veneziani, dapprima con il sale e i grani, poi con altre merci, convenivano attratti da particolari immunità ed esenzioni, ai celebri mercati delle Cavane di Mestre, di Campalto, di Oriago di Musestre, di Portobuffoleto, di Portogruaro. Le maggiori franchigie e immunità si concedevano nel periodo delle così dette *fiere*, tra le quali famose quelle di Puglia, e sia nel movimento commerciale ed industriale, che in esse verificavasi, come nel movimento cambiario dei capitali, che andavano sempre al primo congiunto, parte importantissima prendevano i Veneziani.¹

Anche nella città di Venezia si istituirono mercati, che nel secolo XIV si chiamarono altresì *bazar*, con voce persiana, usata anche in taluni documenti veneziani.² Nel secolo IX, sul campo di San Pietro di Castello era un fiorente mercato, che fin dal tempo del doge Domenico Contarini (1043-1070) dovea tenersi nel giorno di sabato. Altro mercato a San Giovanni Battista in Gemini od in Bragora, ed altro a San Polo, ricordato, fin dal secolo XII. Anche sulla Piazza di San Marco, sino dal 1299 aveva luogo ogni sabato un mercato; ma più di tutti fiorente era quello di Rialto, di cui, già nel 1097, si fa menzione, descrivendo il suo decoroso assetto, *honore nostri mercati*, i suoi stazi, le sue tettoie.³

Cotesto fervore di negozi, cotesta agitazione di opere, cotesta frequenza di forestieri davano il movimento, lo strepito, l'allegrezza febbrile di una festa alla città, di cui troviamo una curiosa descrizione nei versi di un poeta del primo Quattrocento.

Esaltata la potenza di

Venexia franca, del mondo corona,
donna del mare, del pian e del monte,

il poeta dichiara brevemente la forma del suo reggimento, quindi descrive largamente il dominio del leone di San Marco, prima sulle lagune, poi nell'Istria, nella Dalmazia, in Oriente, da ultimo nella Terraferma. Passa poi a narrare « come l'è posta e come là se vive ».

¹ ZAMBLER e CARABELLESE, *op. cit.*, II, 22.

² In una carta dell'agosto 1392 si parla di alcuni oggetti *compradi a molti prezzi in bazar de sabato*. (Arch. di Stato, Cons. X, *Misti*, reg. VIII, c. 6).

³ In una carta di donazione dei fratelli Tisone e Pietro Orio (1097). *Codice Trevisano*, pag. 118.

Dentro si alberga d'ogni condizione
zente Todesca, e Italic e Lombardi,
e, se el bel dir non tardi,
Franzesi e Borgognoni e molti Englesi,
Ongari e Schiavi, de molti paesi
Tartari, e Mori, e Albanesi e Turchi
che vien con nave e burchi
a far sua vita, e mai non se ne parte.

E Italiani poi d'ogni regione, ch'è

chi vuol denari qui conven che passa
perchè l'è fonte de molto texoro,
e tanto arzeno et oro
se trova qui che par ch'èscia de vena.

In cambio, le due coste dell'Adriatico, e l'Oriente, e Napoli
portano qui i loro vini; altri il grano, altri le frutta

però con gran letizia
possemo star nel mondo, a dir el vero.
Non è za carestia di pomo o pero
anzi i ven carchi i burci a onda a onda
si che quasi se affonda
e in sul pontè son spazadi adesso.

E qui descrive la ricchezza del mercato di Rialto ove fanno loro mostra nelle botteghe non pure il cinnamomo e l'olibano, le armi e i tessuti preziosi dell'Oriente, ma altresì più modeste derrate, come frutta e pesce d'ogni sorta, e la beccheria fornita riccamente dall'Istria e dalla Terraferma, e la selvaggina, e il pollame che vien da Padova, e « luganega infinita e onto de porco con altre fossare » (ms. *fussiare*).

Poi

Canter ve voglio de la condizione
del navegar che fanno le galle;

e ne divisa i vari viaggi, e le ricche mercanzie d'ogni specie, che ne riportano.

Con gran trionfo torna i capitani
tal che in Venexia par che se ritrona
al campanon che sona
per l'alegreza che fan quella zente

La zeventù par che vegna de Franza
o Catalogna, o de strani paixi
tanto sono devixi
i lor vestidi de diversa foza.

Su per le banche de Rialto e in loza
 i vedi star con sue veste de setta
 che molto ben s'assetta,
 che par sian nati nello empireo regno.
 Ognun de ben vestir se stima degno:
 el pover non cognosci dai mazori:
 tutti me par signori
 stadi de terra o zitadi o castelli.

Conclude con nuove lodi alla politica, e agli alleati, che la Repubblica ha in tutto il mondo:

Venexia franca porta el confalone
 d'ogni città, che regna in Cristianesimo.
 Simel de questo al mondo non se trova,
 però de laudar lei molto mi zova.¹

* * *

Grande sorgente di ricchezza furono altresì la costruzione e gli armamenti delle navi da guerra e da traffico² che andavano ogni di più aumentando e acquistando maggior perfezione in una città, che alla fine del secolo XIV poteva contare 36 000 marinai, 16 000 operai nell'Arsenale e 3300 navi in giro.³

Nell'infanzia della città le *acazie*, le *gundulac*, le *scanle*, le *plateae* (*burchi e peate*), servivano al commercio dei luoghi meno lontani dall'estuario e, dopo aver solcata la quieta laguna e i canali della città, si legavano alle rive delle case, o si custodivano nelle *cavane*; le *cursorie*, le *olcadi*, le *roscone* percorrevano i fiumi della Terraferma e si spingevano nel mare; i *dromoni*, le *galee*, i *panfili*, le *chelandie*, erano i bastimenti da bat-

¹ Questo sirventese si attribuisce al Sanguinacci, padovano del primo Quattrocento, ma forse è più ragionevole lasciarlo, per ora, come composizione d'incerto autore. Il sirventese, in 169 tetrastaci, concatenati nella forma che prevalse verso la fine del Trecento e durò in voga per quasi tutto il Quattrocento, stampato nel 1473 a Treviso, e riprodotto dal Gamba nel 1839 (Venezia, Alvisopoli) in opuscolo nuziale (*Quartina in lode di Venezia*) e poi ristampato nella *Raccolta di poesie in dialetto veneziano*, fu composto, come canta l'ultima strofa e viene confermato dalle allusioni storiche del testo, nel maggio del 1420. Vittorio Rossi (*Nuovo Arch. Veneto*, tomo V, pag. 412 n.) ne indicò anche un ms. nella Biblioteca Marciana (It. XI, 124, c. 19 o seg.).

² Il *Liber Plagiorum*, dall'anno 1223 al 1228, riporta parecchie stime di navi o di galere. Centosettanta lire costava la quantità di legname occorrente per la costruzione di una galea, 337 per la costruzione di un *asiro*, 5 lire al paio gli alberi lunghi 9 passi. Una barca era stimata lire 18, una galea 650, un galeone 700.

³ Discorso del doge Tomaso Mocenigo.

taglia più frequentemente ricordate, e non doveano essere diversi da quelli usati dagli altri popoli sino al periodo delle crociate: sempre a remi, sperone a prua, castello sulla testa.¹ Verso il secolo XI, comparisce più di sovente il nome di *galea*, condotta da due rematori per banco, e più tardi da tre remi e anche da quattro per banco, per cui le galee furono chiamate con i nomi classici di *triemi* e *quadriemi*. Soltanto verso la metà del secolo XVI, si adottò il remo unico di quaranta a cinquanta piedi, vogato da quattro fino a sette od otto rematori.²

Le galere, munite molte volte di sperone (*rostrò*), avevano in generale un solo albero, che si abbassava durante il combattimento, e al cui calcese stava la coffa o gabbia (*gatto*), per la guardia (*sguaita*). Spesso, nel mezzo della corsia s'alzava una specie di castello (*castrum*), al riparo del quale stavano i frombolieri e i balestrieri; intorno al bordo e ai fianchi l'*impavesata*, fatta con scudi o porazze di cuoio, per difendersi dal fuoco greco, a prora le *catapulte*, i *mangan*, le *briccole* ed altre macchine da lancio. Fino alla metà del secolo XIII, v'erano due grossi remi laterali al quartiere di poppa, che facevano ufficio di timone; del timone unico, a fil di ruota, si trovano qua e là accenni non ben chiari.³

Più grosse e più pesanti delle galee sottili o da battaglia, erano i *gatti*, mossi da cento remi, le *taride*, che servivano anche al trasporto delle soldatesche, e le navi esclusivamente a vela, come le *uscieri* e le *cocche*, per il trasporto dei cavalli, dei viveri, delle macchine d'assedio.⁴ Fra i legni da guerra ricorderemo il *ducio* a remi e a vela, e un piccolo naviglio a remi, di poca pescagione, da trasporto e forse da arrembaggio, come indicherebbe il suo nome di *ganzaruolo* (da *ganzo*, gancio).

Le *galee grosse* o di *mercato*, a due alberi, ciascuno dei quali con tre vele latine (*artimonum*, *terzarollium*, *papafium*) erano ancora di più alto bordo e di più gran corpo delle *taride*, e si usavano specialmente per il commercio, ma in caso di necessità anche per la guerra.⁵ Altre navi mercantili più piccole erano gli *asiri*, le *panzone*, le *marsilliane*, le *palandre*, i *marrani*, ecc.

¹ GUGLIELMOTTI, *St. della Marina Pont. nel M. E.*, lib. I, capo XV, Firenze, 1871.

² FINCATTI, *Le Triemi*, Roma, 1881.

³ MANFRONI, *op. cit.*, vol. I, Appendice, cap. I.

⁴ *Id.*, *ibid.*

⁵ *Id.*, *ibid.*

a vela e di variate forme, come può vedersi nei quadri di Vettor Carpaccio.

Non solamente all'Arsenale, ma ai cantieri privati lo Stato attendeva altresì con grandissima cura, e alcune volte non pure ordinava che nessun carpentiere (*marangonus*) o calafato potesse uscir da Venezia, o cercare altrove lavoro, senza permesso della Signoria,¹ ma comandava che nessun veneto potesse costruire, entro i confini del Dogado, navi, le quali non avessero le seguenti misure: lunghezza della chiglia (*colomba*), piedi 56; slancio nei delini o braccioli del tagliamare, piedi 34; larghezza in bocca, piedi 24; altezza, piedi 9; larghezza del fondo ad arbitrio.²

Avevano, per tal modo, molte navi una stessa misura e potevano essere convertite di un subito in navi da guerra; e ciò spiega come la Repubblica potesse rinnovare con prodigiosa sollecitudine la sua armata.

Oltre alle navi private,³ con le quali si faceva il commercio di tutto il Mediterraneo e dell'Oceano europeo, v'erano linee fisse di navigazione, per cui lo Stato faceva, a sue spese, incessantemente costruire galee, le armava di petriere, spuntoni, falcioni e altri istromenti da guerra, le provvedeva di viveri, poi le metteva all'incanto (*cottimo*), concedendole a quel cittadino veneziano, che offerisse maggior prezzo.⁴ Molte e sottili e rigorose prescrizioni erano date per caricare una nave,⁵ molti obblighi imposti a chi doveva guidarle e agli uomini di bordo.⁶

L'accollatario caricava la nave di merci, e la guidava molte volte egli stesso, prestando giuramento di esser fedele e di fare in ogni occasione l'onore del Comune di San Marco e seguendo sempre l'itinerario stabilito. Le spedizioni (*mude*) delle flotte armate in mercanzia, unite, come imponeva la necessità della difesa, in caravane (squadre) di otto o dieci galere, sotto gli or-

¹ *Liber Plegiorum*, c. 87.

² *Ibid.*, c. 98.

³ Nel *Liber Plegiorum* si trovano alcuni nomi di navi: *San Pietro*, *San Biagio*, *San Cataldo*, *Angelo*, *Santa Savina*, *Bonaventura*, *Scarlatta*, *Cavalero*, *Perla*, *Verga d'oro*, *Cole longa* ecc.

⁴ Ad esempio, il 24 marzo 1332, Andreolo Giustinian prese all'incanto la decima galera, ultima dello stuolo che andava in Fiandra. L'ebbe per 75 lire di grossi. La prima, di cui rimase deliberatario Zaccaria Contarini, fu la più cara: 81 lire di grossi. La terza di ser Michele Scazo, fu messa all'incanto per il prezzo minore, per lire 65. (Arch. di Stato Veneto, *Misti*, reg. 15 c. 6).

⁵ *Capitulare navium* cit.

⁶ Arch. di Stato, *Misti* (22 gennaio 1303) reg. I, c. 187, 188.

dini di un capo-squadra, si facevano da Venezia con carico completo, e completamente cariche ritornavano dopo averlo cambiato una o più volte nei vari scali. Le flotte si chiamavano con i nomi dei loro viaggi: *della Tana*, quella che salpava per Caffa e la Tana, facendo commercio con i Tartari e i Russi; *di Siria*, quella per la Siria e l'Asia minore; *di Romania*, quella per Costantinopoli e i porti della Romania e di Grecia; *d'Egitto*, a cui spettava di fare il commercio delle coste egiziane e finalmente *di Fiandra*, che percorreva la costa da Tripoli a Tangeri, toccava la Spagna, usciva dallo Stretto di Gibilterra, costeggiava il Marocco e navigando lungo il Portogallo e la Francia, approdava a Bruggia, ad Anversa, a Londra.

I capitani d'ogni galera, chiamati *comiti* dal secolo XIII al XV, e poi *sopracomiti*, erano approvati *ad unum ad unum* in Maggior Consiglio o in Pregadi,¹ e giuravano di ben governare la nave e di curarne la incolumità, promettendo restituirla in buono stato all'Arsenale, dopo il ritorno.² Promettevano inoltre di stare sulla loro galera dal primo giorno, in cui s'incominciava a caricare, di sorvegliare la mercanzia, d'invigilare affinché all'equipaggio fossero distribuiti pane, vino e carne, di scrivere l'entrata e l'uscita, provvedendo con la maggior diligenza al profitto del Comune.³ Era ad essi data facoltà di prendere il pilota e i marinai, creduti più atti al servizio,⁴ ma ne dovevano garantire la probità e il valore.⁵ Obbligati inoltre a provveder d'alcune armi ogni marinaio: «patroni teneantur habere pro quolibet marinariorum unam lanceam de fao (faggio) vel de fraxino longam a quindecim pedibus supra; media cum ferris longis et media cum rampinis, omnes ferrate da lame per passum unum ad minus».⁶

I proprietari dovevano promettere di non vendere, nè affidare le loro navi se non a Veneziani, di esigere eguale promessa dagli

¹ *Quod capitanei Galearum approbentur in M. C. ad unum ad unum*. Arch. di Stato, M. C. (22 febbraio 1294) *Cerberus*, c. 12.

² *Lib. Pleg.*, c. 88.

³ Arch. di Stato, *Atti dei Procuratori di San Marco*, depositati dagli Istituti Eii Riuniti. Andrea Mocenigo, capitano generale, ordinava nel 1428 la disciplina delle galere veneziane, e ne' suoi ordini si vedono osservate le spese giornaliere di mantenimento, le provvigioni, i salari e molte usanze come provenute da regolamenti assai più antichi.

⁴ *Lib. Pleg.*, c. 89.

⁵ *Capitanei galeas debeant dicere probitatem et utilitatem Comitum, Neucleiorum et Proderiorum*. Arch. di Stato, M. C. *Cerberus*, (10 agosto 1278).

⁶ Legge del 1279 cit. da ZANETTI G., *Orig. di alcune arti*, pag. 30.

acquirenti, di denunziare la vendita delle navi e stendere in atti notarili i giuramenti dei compratori di navi, vendute fuori di Venezia.¹ Un alto sentimento del dovere e un fervore zelante animavano i capitani, che non perdevano le notti nei porti e facevano brevissime *staße*.² Cauti nel risolvere, audaci nell'eseguire, da nessun pericolo si lasciavano scoraggiare, e i viaggi, che non senza cautela sono compiuti dai più arditi navigatori moderni, essi intraprendevano con il pensiero dell'onore della patria, con la fiducia nei marinai liberi, operosi, fidi, obbedienti. Perchè allora, sulle galere di San Marco, le genti anche da reme erano liberi cittadini di Venezia o delle terre soggette, e le galere, con nome di augurio lieto, si chiamavano *volontarie* o di *libertà*. Soltanto a mezzo il secolo XVI, le navi furono spinte dalle ciurme dei galeotti, schiavi o condannati; le galee si dissero *sforzate* e di *condannati*, e gli uomini liberi che si arrolavano come rematori si chiamarono *scapoli*, per distinguerli dagli schiavi. Ma nei tempi gloriosi della marineria veneziana correvano agli approdi i robusti marinai dell'Adriatico, gli onesti barcaiuoli dei traghetti, e avendo buona paga e godendo il diritto di portare certa quantità di mercanzia esente da gabelle, compivano di buon grado il loro servizio, montavano lieti sulle navi, che dovevano condurli in regioni lontane, a cercar terre, lingue, costumanze ignote, a rendere rispettato il nome della patria.

All'onore della patria lontana, con la stessa decorosa fierezza, con lo stesso fervido amore, pensavano altresì e i modesti mercanti, come Maffeo, Niccolò e Marco Polo, e i potenti patrizi, come Marin Sanudo Torsello, i fratelli Nicolò ed Antonio Zeno. Il flutto non ebbe mai terrori per cotesti audaci, che traevano in salvo la nave per mezzo ai gorghi muggianti, toccavano ignoti lidi, con il cuore trepidante di gioia, e reduci dai perigliosi viaggi affidavano allo scritto, a documento e ad ammaestramento dei figli, le loro osservazioni e i loro studi.

Dalle scoperte ed indagini di Marco Polo, il quale, dopo aver percorso la Grande Tartaria, la Cina e le Indie Orientali, giunse a tenere in sua mano la somma delle cose presso il più potente

¹ *Lib. Plag.*, c. 90.

² FINCATI, *Splendore e decadenza della marina mercantile di Venezia*, (Riv. Marittima, Roma, maggio, 1878). Il Fincati, per provare la rapida navigazione dei Veneziani, porta l'esempio della galeazza di ser Andrea Arian, che, nel 1408, carica di pellegrini per Terrasanta, parti in luglio da Venezia, giunse a Jaffa in agosto, compiendo 1600 miglia in 33 giorni, che è quanto potrebbe fare la più buona nave mercantile moderna.

signore dell'Asia, resta il mirabile libro, dettato nelle carceri del Genovese a Rusticiano da Pisa (1298) e intitolato il *Milione*, in cui il viaggiatore immortale parve scrittore favoloso, e fu invece riconosciuto verace e profondo dalla critica moderna.¹

Di Marin Sanudo detto Torsello² è il *Liber Secretorum Fidelium Crucis super Terrae Sanctae recuperationem*, scritto nel 1321 e offerto a papa Giovanni XXII. Il Sanudo (m. circa il 1330),³ dopo aver compiuto per ben cinque volte il viaggio d'Oriente, e visitata l'Armenia, l'Egitto, Cipro, Rodi e San Giovanni d'Acri, scrisse il suo libro per eccitare la cristianità ad una grande crociata e per consigliare ai Veneziani la conquista dell'Egitto, da cui egli faceva dipendere il dominio di tutto l'Oriente. L'opera, chiamata da Marco Foscarini il fondamento degli studi statistici, è un trattato, per quei tempi portentoso, di geografia, di nautica, di commercio, di economia politica. È diviso in tre parti: nella prima s'indicano i mezzi con i quali assalire e opprimere i Saraceni; nella seconda l'ordine da osservarsi dai condottieri militari nella grande impresa; nella terza il modo di conservare Terrasanta, dopo averla conquistata. Fra molte notizie preziose e idee nuove, l'autore accenna all'ardito disegno d'un sistema continentale, perfettamente simile a quello messo in pratica da Napoleone a danno dell'Inghilterra.⁴ In un'appendice sono descritte le carte e le mappe, che accompagnano l'opera.

Dei viaggi di Nicolò ed Antonio Zeno (1380), che scopersero l'Islanda, la Groenlandia e, precedendo di un secolo Cristoforo Colombo, approdarono alle coste del Labrador, non rimane altra memoria, se non una carta geografica, eseguita nel 1558 da Nicolò Zeno, loro discendente.⁵

Appaiono come esseri vaganti sotto cieli ignoti taluni di cotesti forti navigatori. Nel 1431, Pietro-Quirini, accompagnato da Nicola Michiel e da Cristoforo Fioravanti, salpa da Candia, attraversa il Mediterraneo e l'Atlantico, ma assalito da una tempesta burrasca, corre in balla delle onde, e dopo una lotta ter-

¹ ZURLA, *Di Marco Polo e degli altri viaggiatori veneziani*, Venezia, 1818. — YULE, *The Book of ser Marco Polo*, London, 1875.

² La famiglia di Marin Sanudo, che non è da confondersi con quella del diarista omonimo del secolo XVI, fu insignita del titolo ducale di Nixia, confermato dalla Repubblica. Nel secolo XIV ereditò dalla famiglia Basaniti il soprannome di *Torsello*.

³ QUADRI, *St. della statistica dalle sue orig. alla fine del sec. XVIII*, pag. 95, Venezia, 1824.

⁴ MAJOR, *Dei viaggi dei fratelli Zeno trad.* (Arch. Veneto, tomo VIII, pag. 306).

ribile con il mare, approda, il 4 gennaio 1432, ad una terra ignota, dove, secondo la relazione pubblicata dal Ramusio, dal 20 maggio al 20 agosto è sempre giorno, e dal 20 novembre al 20 febbraio è sempre notte. Era probabilmente una delle isole Lof-foden, dette dei Santi e di Rustene, e modernamente Sandoë e Röst. Alla fine del 1432, il Quirini, attraversando la Norvegia e parte della Svezia, ritornava a Venezia.

Neppure quando più addolciti costumi incominciano ad ammolliare l'animo e il braccio, i giovani patrizi ristanno dal seguire gli esempi del Sanudo, degli Zeno, dei Quirini, e continuano ad addestrarsi in perigliose peregrinazioni. E dei loro viaggi scrivono anch'essi relazioni efficaci per semplicità, per osservazioni profonde e consigli sapienti, mostrando come lo scrittore, il filosofo, il commerciante, il politico fossero molte volte congiunti in bella armonia nello stesso uomo. Le pitture evidenti delle terre lontane, della loro vegetazione lussureggiante, delle loro condizioni fisiche, si alternano alle osservazioni sulla religione, sui costumi, sulle lingue, sui commerci, alle rettificazioni delle carte nautiche e geografiche.

Nicolò de' Conti, intorno al 1424, partiti da Venezia, insieme con la moglie, che morì di peste nel viaggio, e quattro figliuoli, giungeva sull'Eufrate, attraversando l'Arabia Petrea, e scendeva al Golfo Persico, donde, veleggiando per le Indie, arrivava al Golfo del Malabar per spingersi fino al Gange. Dopo venticinque anni ritornava a Venezia. La narrazione de' suoi viaggi fu raccolta da Poggio Bracciolini in latino, fu tradotta nel 1500 in portoghese e poi dal Ramusio in italiano.

Nel 1454, il patrizio Alvise da Cà da Mosto, a ventitre anni, lascia la relazione de' suoi viaggi a Madera, alle Canarie, al Capo Bianco, al Senegal, e finalmente alle isole del Capo Verde, da lui scoperte.

Caterino Zeno (1471) e Ambrogio Contarini (1474) stendono il racconto dei loro viaggi in Persia, e Giosafatte Barbaro (1471) di quelli compiuti alla Tana, in Russia, nella Tartaria e nella Persia.

Nel 1496, naviga, verso la parte settentrionale d'America,¹ in-

¹ Negli scritti di Marco Foscarini sopra viaggiatori veneziani pubblicati dal Moirano (*Marco Foscarini e Venezia nel sec. XVIII*, Firenze, 1883) si attribuisce a Sebastiano Cabotto la scoperta della Florida e Terranova, dovuta invece al padre suo Giovanni. Il Foscarini non aveva idee sicure intorno ai Cabotto, sui quali molta luce venne portata dalla pubblicazione dei *Diari* del Sanudo e dagli studi del Brown e di altri

sieme con il figlio Sebastiano, Giovanni Cabotto, che diviene gran pilota del Regno d'Inghilterra, e per primo trova le variazioni della bussola; nel 1529, Luigi Roncinotto si spinge nell'India estrema e nell'Arabia, e sulla fine del secolo, Cesare Federici (1563-1581) e Gaspare Balbi (1579-1581) sono i primi a far conoscere il Pegu.

Per tutta la terra costesti Veneziani, patrizi e plebei, mercanti ed artisti, portavano l'acuto ingegno, così che fino in Abissinia, e sin dal secolo XV, si trova memoria di un Francesco Branca-leone, pittore veneziano, che là visse alla Corte di quel re, e ornò con il suo pennello una chiesa cristiana.

Era conosciuto dovunque il nome veneziano; nell'India e in Arabia si aveano in pregio le monete d'oro di San Marco, e Vasco di Gama trovava a Calicut il ducato dei Veneziani, i quali, in molti paesi dell'Asia, avevano lasciato altresì i nomi di *peso*, *rotolo*, *caftara*, *dramma*, *uncia* ecc.

L'inglese Cooper affermava che dal Mediterraneo alla Cina altra moneta non si conosceva all'infuori dello zecchino.¹

Non era dunque semplice vanto quel che, sino dal 1487, scriveva Giosafatte Barbaro: «Quelli che hanno vista qualche particella della terra al tempo d'adesso, per la maggior parte sono mercanti, ovvero uomini dati alla marinarezza; nei quali due esercizi, dal principio suo infino al dì presente, tanto sono stati eccellenti i miei padri e signori veneziani, che credo poter dire con verità, che tengono in questa cosa il primato».

Non sempre le difficili peregrinazioni si fecero per scoprire nuove terre, per allettamento di politici interessi, di utili traffici, di sperate prosperità, ma altresì per l'idealità della scienza e degli studi, per fini quanto meno utili, tanto più nobili ed alti. Benedetto Dandolo viaggiava, nel 1432, in Soria, per raccogliere antiche medaglie; Marco Bembo andava in Africa per studiare gli avanzi di Cartagine, indi traversata la Numidia, passava in Ispagna, per far raccolte d'iscrizioni nell'antica Sagunto; Pellegrino Brocardi, nel 1557, viaggiava nel Basso Egitto, senz'altro intento se non di raccogliere anticaglie e di misurar le Piramidi, come prima di lui aveva fatto Marco Grimani, patriarca d'Aquileia.

E i giornali dei nocchieri ardimentosi, le descrizioni dei viag-

stranieri. Giovanni Cabotto e Nicolò de' Conti si vogliono da qualche studioso nati a Chioggia. BELLO, *La vera patria di N. de' Conti e di G. Cabotto*, Chioggia, 1883. — BELLEMO, *I viaggi di N. de' C.*, Milano, 1883.

¹ FILIASI, *Memorie* ecc., tomo VI.

gi, insieme ai volgarizzamenti di scrittori antichi, come Annone e Diodoro Siculo, agli scritti sulla geografia, sulla nautica, sull'astronomia, sulla statistica, furono uniti in una grande raccolta di un cosmografo insigne, Giambattista Ramusio, nato in Treviso nel 1485, morto a Padova nel 1557.

Mirabili gli studi sulla nautica compiuti dai Veneziani, ¹ primi in Italia a tener pubbliche lezioni di algebra, e a istituire cattedre di matematica applicata alla nautica.

Giacomo de' Giroidi, nel 1426, disegnava sei carte idrografiche, e Andrea Bianco, nel 1436, un atlante, di molta importanza per gli studiosi, perchè contiene le Antille e il giro dell'Africa. L'atlante del Bianco è il primo esempio di quelle mappe, di quelle carte, di quei portolani diligentissimi, che furono sommo vanto di Venezia, e tra cui sono da ricordare i portolani di Grazioso Benincasa, le trentacinque carte nautiche illustrate dallo Zurlo (1490), il mappamondo di Bernardo Silvano, aggiunto all'edizione latina di Tolomeo (1511), il portolano di Pietro Coppo (1528), l'*Isolario* di Pietro Bordone (1536), le quattro carte aggiunte al Tolomeo di Jacopo Castaldo (1543), il grande atlante di Battista Agnese (1554). ²

Ma un insuperato monumento di cosmografia veniva compiuto, fra il 1457 e il 1459, nel solitario convento dell'Isola di San Michele, da un modesto frate camaldolese, di nome Mauro, autore di quel planisfero, che si conservò in quel chiostro fino a che, nel 1811, fu portato nel Palazzo ducale. Per la sua opera meravigliosa, fra Mauro deve essersi giovato dei viaggi di Nicolò de' Conti.

V'era negli animi come il presentimento che un nuovo mondo dovesse esser scoperto. E questa fervida aspirazione verso ignote terre si rivelava così nelle audaci imprese dei viaggiatori, come nei tranquilli studi degli scienziati e negli stessi consigli del Governo. Era infatti usanza della Repubblica di tenere esposte nel pubblico Palazzo alcune tavole geografiche — *descriptio orbis sive mappamundus* — nelle quali assai prima della scoperta dell'America si stendeva il mare tra la costa occidentale della Spagna e la costa orientale della Cina, incerto ed informe

¹ Nel 1444, Piero di Versi, veneziano, scriveva *Alcune Razion de Marinari*, una specie di trattato generale di navigazione. MORELLI J., *Note alla Lett. di Cr. Colombo* (in *Opere*, vol. I, pag. 288, Venezia, 1829).

² LAZARI, *Viaggiatori e navigatori veneziani* (in *Venezia e le sue lagune*, lib. II, pag. 281).

indizio delle induzioni che determinarono Colombo a tentare il passaggio per l'Occidente alle Indie. ¹

Così il planisfero di fra Mauro, che rappresenta tutto il mondo conosciuto alla metà del secolo XV, contiene anche la divinazione dell'avvenire. Di sotto all'Africa si vede disegnato un piccolo naviglio, con la prora rivolta verso l'Asia, umile araldo di una grande idea, sorta nella mente del frate, prima che agli esploratori famosi balenasse il pensiero di poter girare la punta meridionale dell'Africa e con felice navigazione transitare dall'Europa alle Indie.

Pochi anni appresso l'idea diveniva realtà, e Bartolomeo Diaz passava il Capo di Buona Speranza. L'accento all'ardua impresa era uscito dalla romita isola veneziana; ma il mite frate non sapeva che la scoperta da lui augurata avrebbe segnata la rovina del commercio di Venezia.

E, di vero, fin che il Mediterraneo con il Mar di Marmara e il Mar Nero, fu il solo cammino delle Indie, Venezia tenne in sua mano il commercio fra l'Oriente e l'Occidente. Dopo la scoperta della nuova via marittima delle Indie e del continente americano, la concorrenza degli Spagnuoli, dei Portoghesi, e quindi degli Olandesi e degli Inglesi fece rapidamente declinare la veneta fortuna. Quando a tutto ciò si aggiunse, per opera del Turco, la perdita delle isole dell'Arcipelago e di Cipro, poteva ormai dirsi che il mare s'era fatto infido alla sua Donna, e, non senza qualche ragione, il simbolico sposalizio sul Bucintoro ispirava la feroce satira del poeta francese Joachim du Bellay contro i Veneziani:

... ces vieux coqz vont espouser la mer
Dont ils sont les maris e le Turc l'adultère.

POMPEO MOLMENTI.

¹ MORELLI J., *op. cit.*, pag. 299. — Il prof. Bugge, dell'Università di Cristiania ha recentemente decifrata un'iscrizione runica, scoperta nel 1817 in Norvegia, dalla quale apparisce che la colonia norvegese del X o XI secolo era l'attuale Nuova Scozia (*Bibliothèque Universelle et Revue Suisse*, dicembre, 1902, pag. 648). Inoltre, in una antica carta (1482-1486), trovata dal gesuita Fischer nel castello di Wolfegg nel Württemberg si vede indicato col nome di *Groenlandia* un pezzo del continente americano. Ma le nozioni geografiche sul nuovo mondo, da cui il Colombo attinse fiducia per il suo viaggio, erano da lunga pezza conosciute dai Veneziani.