

La rete dei commerci a Ponente e Levante della penisola italiana.

Rassegna critica su tre contributi

di Maurizio Strano

La presente rassegna vuole analizzare tre contributi che, seppur da prospettive spaziali e temporali radicalmente diverse, contribuiscono ad arricchire la conoscenza su quella fitta trama di connessioni finanziarie, commerciali e financo culturali che si snodavano dalle realtà economiche dell'Italia settentrionale verso il resto del continente e del globo. Il primo lavoro è il volume della studiosa Benedetta Crivelli, che indaga il ruolo delle élite economiche milanesi a Lisbona e da lì la loro capacità di agire, o in funzione di finanziatori o direttamente in società mercantili, fino ai più lontani commerci verso le Indie orientali, senza trascurare un interessante confronto con Venezia. Gli altri due contributi invece focalizzano la loro attenzione sul Mediterraneo orientale, partendo dall'analisi del commercio veneziano di uva passa nella Morea e nell'Eptaneso: il saggio di Angeliki Tzavara si muove in epoca tardomedievale, mentre il volume della Maria Fusaro si concentra sul periodo a cavallo tra i Cinquecento e il Seicento.

Sguardo sul commercio e sulla rete mercantile milanese a Lisbona.

Nel volume di Benedetta Crivelli, *Commercio e Finanza in un impero globale. Mercanti milanesi nella penisola iberica (1570-1610)*, uno degli aspetti più interessanti è che il rapporto tra i mercanti italiani e l'impero di Filippo II non passa tramite i genovesi, come sottolinea la Crivelli¹, che sono stati a lungo indagati dalla storiografia, al punto che Braudel coniò l'espressione «il secolo d'oro dei genovesi» per indicare il periodo tra il 1557 e il 1627, riconoscendo la loro potenza e influenza alla corte di Spagna. Tale rapporto, invece, è indagato tramite le attività di alcune figure milanesi nella città di Lisbona, che dal 1580 era parte, come tutto il Portogallo, dell'impero spagnolo, pur conservando privilegi e autonomie che caratterizzavano le varie corone europee, che si erano andate sommando ed integrando nel corso dei secoli ed erano state ereditate dal ramo degli Asburgo di Spagna.

L'unione del Portogallo al resto della penisola iberica incrementò significativamente la possibilità per gli operatori che agivano dalla piazza di Lisbona di connettersi con gli altri

¹ Benedetta Crivelli, *Commercio e finanza in un impero globale. Mercanti milanesi nella penisola Iberica (1570-1610)*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 2017, p. XXII.

poli economici della Spagna, da Siviglia alle città dell'Aragona. Nonostante questo, dal momento della secessione portoghese del 1640, riconosciuta ufficialmente dalla Spagna nel 1668, si diffuse anche nella storiografia la percezione per cui il Portogallo, fino al 1580 prospero, una volta divenuto parte dei possedimenti di Filippo II seguì le sorti del resto della penisola iberica nella sua lenta decadenza secentesca².

La Crivelli sulla scia di una più attenta storiografia, sottolinea la superficialità di questa ricostruzione. D'altronde l'egemonia che i portoghesi avevano istaurato nell'oceano Indiano aveva subito dopo pochi decenni, già nel 1517, una prima incrinatura. In quell'anno i possedimenti di tutto l'impero mamelucco vennero inglobati nell'impero ottomano, un rivale ben più temibile che tolse ai portoghesi la possibilità di ogni controllo sullo stretto di Aden. Ciò spinse i lusitani all'alleanza con lo scia di Persia per contrastare gli ottomani, il quale in cambio ottenne che parte delle spezie attraccassero a Ormuz. Da lì queste merci si muovevano verso la Siria e quindi Venezia che vide risorgere la via delle spezie³, considerata spacciata nei primi anni del Cinquecento⁴.

Dal 1560 l'impero portoghese, che si fondava sui profitti derivati dal traffico delle spezie, era in sostanziale declino, poiché ormai la maggior parte di esse passava nuovamente dal mar Rosso e dal golfo Persico, sfuggendo al controllo di Lisbona, non senza la complicità degli ufficiali portoghesi attivi in commerci illegali con i musulmani⁵. Al contrario, il porto spagnolo di Siviglia per tutta la prima metà del Cinquecento vide aumentare i suoi traffici di otto volte⁶, mentre e ancora a inizio Seicento ogni anno in media 60 tonnellate di argento spagnolo raggiungevano la Cina da Manila⁷.

La Crivelli sottolinea anche come i mercanti e i banchieri europei fossero i principali manipolatori connettivi. Ciò significa che sebbene la maggior parte della ricchezza risiedesse in Asia⁸, coloro che detenevano i controlli della quasi totalità dei traffici marittimi⁹, non solo

² Ivi, p. XVI.

³ Frederic C. Lane, *Storia di Venezia*, Torino, Einaudi, 2015, p. 337.

⁴ Paul Freedman, *Il gusto delle spezie nel medioevo*, Bologna, Il Mulino, 2009, pp. 231-232.

⁵ Daniel R. Headrick, *Il predominio dell'Occidente. Tecnologia, ambiente, imperialismo*, Bologna, Il Mulino, 2011, p. 79.

⁶ Adriano Prosperi, *Dalla Peste Nera alla guerra dei Trent'anni*, Torino, Einaudi, 2000, p. 458.

⁷ Frank Trentmann, *L'impero delle cose. Come siamo diventati consumatori. Dal XV al XXI secolo*, Torino, Einaudi, 2017, p. 10. Per il 1602 si parla dell'invio in Cina di 342 tonnellate di argento direttamente dalle Americhe.

⁸ Ancora nel 1750 la Cina da sola realizzava il 33% della produzione manifatturiera mondiale, l'India il 25%. Anche senza considerare il resto del continente asiatico queste sole due aree insieme arrivavano al 58% della produzione mondiale, in Robert C. Allen, *Storia economica globale*, Bologna, il Mulino, 2013, p. 17.

⁹ Diversa era la situazione per i commerci terrestri. Nella stessa India i portoghesi non potevano fare a meno dei mercanti locali che non solo facevano giungere le merci dall'entroterra, ma contribuivano significativamente alle entrate dello Estado da India; si veda a riguardo Gleen J. Ames, *The Goa Rendas and the case for indigenous dominance in the economy of portuguese Monsoon Asia, 1600-1700*, in *Fra Spazio e tempo. Studi in onore di Luigi De Rosa. Dal Medioevo al Seicento*, a cura di Ilaria Zilli, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1995, pp. 1-12.

dai vari continenti verso l'Europa ma anche i commerci intramericani e intrasiatici, erano gli europei¹⁰.

In questo contesto la studiosa traccia alcune delle figure milanesi che a suo avviso hanno giocato un ruolo di primo piano, che compaiono costantemente nei cinque capitoli in cui si articola il volume. Quelle che maggiormente emergono sono Agostino Litta, Cesare Negrolo e Giovanni Battista Rovellasca. I Litta rappresentano il caso di una famiglia impegnata nel commercio dalla metà del XV secolo, i cui esponenti nella seconda metà del Cinquecento facevano parte della ristretta élite finanziaria milanese e ricoprivano le cariche più importanti nella Camera dei Mercanti. Agostino Litta, avendo varie attività mercantili, *utilizzò il suo vasto patrimonio per accedere alle istituzioni amministrative, chiave per avvicinarsi al potere politico*. Tra il 1567 e il 1579 i Litta costituirono cinque società mercantili, molte delle quali con attività in Spagna, creando una rete che toccava Genova, Torino, Milano, Barcellona, Medina de Campo, Madrid e Lisbona e da lì i centri del Sud-Est asiatico. Le principali attività economiche erano legate a spezie, chiodi di garofano, pepe, prestito di denaro, intermediazione di lettere di cambio, ma anche materie tintorie, argento, oro e animali esotici. Un vero impero economico che i Litta sostennero sia grazie a un'ampia rete di legami familiari sia con l'aiuto e la partecipazione di altre famiglie, come gli Affaitati di origine cremonese. Tuttavia le due figure con cui maggiormente interagirono furono Cesare Negrolo, importante banchiere, e Giovanni Battista Rovellasca, che agiva come loro agente e poi procuratore a Lisbona, con poteri sempre più ampi fino ad ereditare queste attività alla morte di Agostino Litta. I Litta svolsero anche non indifferenti attività finanziarie e di credito verso la Corona e qui emerge uno dei punti più interessanti della lettura di Benedetta Crivelli, che sottolinea come l'investimento nel debito pubblico sia stato sempre rappresentato come un'occasione speculativa, che distoglieva i capitali da investimenti produttivi per deviarli in profitti ritenuti meno rischiosi. Al contrario, gli investimenti di questi mercanti, come anche di Cesare Negrolo, avvennero in una fase tra gli anni '70 e gli anni '80 del Cinquecento di grande espansione commerciale e finanziaria, in cui i Litta in cambio di crediti allo stato ricevevano appalti e privilegi, oltre alle rendite fisse, che venivano impiegati per sostenere e favorire i propri commerci internazionali¹¹.

Diversa è la figura di Cesare Negrolo che, pur partecipando a società mercantili, spesso con i Litta, fu principalmente un banchiere e i suoi servizi furono particolarmente utili alla Corona, non solamente per i finanziamenti da lui sostenuti che gli fruttarono molte rendite (tra cui quella del sale e del vino nel ducato di Milano¹², oltre al dazio sulla macina a

¹⁰ D. Headrick, *Il predominio dell'Occidente...*, cit., p. 79. Riguardo al modo in cui i portoghesi imponevano ai vascelli di altra nazionalità l'obbligo di acquisto di speciali licenze chiamate «permessi di navigazione», si legga Maria Fusaro, *Reti commerciali e traffici globali in età moderna*, Bari-Roma, Laterza, 2008, p. 79.

¹¹ B. Crivelli, *Commercio e finanza...*, cit., pp. 14, 15, 16, 18, 25, 27, 60 e 93.

¹² Le rendite del Negrolo erano eccezionalmente cospicue, al punto che nel solo 1582 riscosse rendite per 41.590 scudi laddove tutti i banchieri genovesi insieme avevano riscosso 65.780 scudi. Ivi, p. 20. Inoltre, sulla gestione del debito pubblico a Milano si rimanda agli scritti di Giuseppe De Luca, tra cui Giuseppe De Luca, *Finanza*

Cremona), ma anche tramite lo strumento finanziario delle lettere di cambio. Quest'ultima è stata vista come un mezzo che agevolava i rapporti economici tra privati, mentre la Crivelli ne sottolinea in maniera efficace la sua importanza anche per lo stato, in quanto il Negrolo, ma vi sono casi anche per i Litta, si impegnava sovente ad accettare lettere di cambio provenienti dai più vari possedimenti di Filippo II ed a svolgere la funzione di trattario, convertendo le lettere in moneta sonante che depositava alla tesoreria generale dello stato di Milano. In tal modo, rendeva quindi disponibili immediatamente ingenti capitali, il tutto evitando il trasporto fisico del denaro soggetto ai più vari rischi nonché perdite di tempo. Inoltre, il Negrolo era particolarmente attivo sulla piazza di cambio di Piacenza dalla quale, con una funzione di traente, inviava numerose lettere di cambio per la piazza di Medina de Reis, dove i suoi agenti, tra cui spiccava Giovanni Battista Rovellasca, convertivano le lettere in denaro usato per le proprie attività mercantili o per fare da credito a figure terze¹³.

Infine emerge la persona di Giovanni Battista Rovellasca che si presenta diversa rispetto alle due precedenti, perché più marcatamente rivolta alla mercatura. Il Rovellasca si trasferì in Portogallo come procuratore dei Litta ed era anche in stretto contatto con il Negrolo. Tra gli anni '70 e gli anni '80 aiutato dal credito dei Litta ottenne il controllo di tutte le dogane del regno, dell'asiento del pepe, del trasporto annuale di alcuni carichi di oro dalla Guinea, della tratta degli schiavi dall'Isola di São Tomé, e dell'almojarifado del paço da madeira, assumendo tutte le più importanti rendite dello stato, impresa prima tentata da molti ma mai riuscita. Dal 1592 in poi, però, il ruolo dei milanesi a Lisbona iniziò a defilarsi¹⁴. In quell'anno il contratto del pepe fu assunto da un consorzio di soli mercanti portoghesi. Si noti l'implicito parallelismo: come i mercanti e banchieri genovesi avevano perso il loro primato nel corso della seconda metà del Cinquecento nel ducato di Milano, scalzati dalle élite del luogo, che imitandoli erano riuscite a soppiantarli, così ora erano i milanesi a subire la stessa sorte a Lisbona, sostituiti dalle loro controparti autoctone. L'autrice è riuscita in questo lavoro a sottolineare che gli appalti, il commercio e la finanza, rappresentavano tre facce dello stesso mondo economico, giacché «gli uomini di affari cercavano protezione all'ombra del potere politico»¹⁵ che, dalle loro attività commerciali, molte delle quali statali ma amministrate da questi mercanti, e finanziarie, si veda il sistema delle alienazioni, traeva quella liquidità finanziaria necessaria a sostenere nel breve e medio periodo i costi e le spese dello stato. Per citare una delle voci più esose si consideri, ad esempio, che nel solo ducato di Milano, proprio in quegli anni, molteplici città erano impegnate nello sforzo di costruire o ricostruire le proprie cinte murarie, onere a carico delle casse delle città, del clero e del

pubblica, State building ed economia reale nella Lombardia spagnola, in Antico regime e finanza pubblica: gli stati italiani preunitari, a cura di M. Cini, Pisa, ETS, 2015, specialmente pp. 51-52 dove si evidenzia la crescita e il superamento dei banchieri milanesi su quelli genovesi per numero di sottoscrizioni di entrate alienate dallo stato tra il 1543 e il 1611.

¹³ B. Crivelli, *Commercio e finanza...*, cit., pp. 11, 12, 17, 20, 21, 104, 124 e 158.

¹⁴ Ivi, pp. 65, 69, 76, 78, 79, 85 e 86.

¹⁵ Ivi, p. 69.

contado, oltre che ovviamente delle esauste finanze spagnole, che avevano bisogno di figure come quelle qui descritte per non collassare¹⁶.

A livello storiografico, la studiosa riprende con forza, fin dall'introduzione, le tesi di Wallerstein sull'economia-mondo¹⁷ e soprattutto alcune delle principali lezioni di Braudel, a cui fa costante riferimento¹⁸. Talune delle più importanti idee braudeliane sono dunque la premessa che giustifica e fonda questo studio. Infatti la ricercatrice sottolinea l'importanza del commercio a lunga distanza considerandolo come un fondamentale strumento di accumulazione di capitali e di ampi profitti resi possibili dalla speculazione sul prezzo delle monete e sui cambi¹⁹. L'idea di Braudel, presente anche in questo volume, porta infatti ad analizzare le élite detentrici di enormi ricchezze, che sono state accumulate grazie ad una serie di privilegi. Questi sono stati ottenuti da un sistema istituzionale che è ben lontano da una concezione neoclassica dei mercati, secondo cui quanto meno è regolamentato e soggetto ad interventi statali tanto un mercato è più efficiente e produttivo. Ciò spinge ad analizzare la causa di queste ricchezze, ossia il legame insito nei profitti, frutto della collusione e dell'unione di interessi dei mercanti più abbienti con il potere politico che li protegge e favorisce. Molti di questi grandi mercanti/banchieri erano coinvolti nei traffici internazionali; da qui, come anche nel volume sul quale si è ragionando, l'attenzione ai grandi commerci su lunga distanza²⁰.

La Crivelli, tuttavia, affidandosi pienamente nel paradigma braudeliano omette che questa tesi, quella dell'accumulo di capitali come uno dei fattori centrali dell'ascesa dell'Europa, specie Nord-Occidentale, rispetto al resto del mondo, ha incontrato una forte opposizione dal gruppo di studiosi appartenenti alla scuola californiana, tra cui soprattutto Kenneth Pomeranz. Questo studioso decostruisce l'approccio braudeliano per due ragioni. In primo luogo, a suo avviso, le istituzioni politiche e finanziarie europee non sono il fattore decisivo, infatti gli europei riuscirono ad avere nettamente la meglio sui rivali asiatici,

¹⁶ Massimo Carlo Giannini, *Per difesa comune. Fisco, clero e comunità nello stato di Milano (1535-1659)*, Vol. 1, *Dalle guerre d'Italia alla pax hispanica (1535-1592)*, Viterbo, Sette Città, 2017, p. 85. Si veda nel medesimo volume anche p. 199 in cui si parla della nascita del dazio perpetuo del vino, che si è visto poi appaltato dal Negrolo, nato per finanziare le cinte murarie. Ovviamente l'alienazione è fondamentale perché permetteva alla Tesoreria di ricevere molto denaro in cambio di cessioni di entrate relativamente modeste. In tal modo anche incrementi di tasse modesti, si traducevano in ampi profitti per lo stato. Si veda il concetto di multiple effect in G. De Luca, *Finanza pubblica...*, cit., p. 43. Per intuire i problemi finanziari dei possedimenti spagnoli in Italia nel Seicento, soprattutto nelle costanti difficoltà che emergevano tra teoria e prassi tra lo stato e il clero riluttante al momento della contribuzione, si legga Massimo Carlo Giannini, *I limiti della fiscalità regia fra teologia e politica nell'Italia spagnola della prima metà del Seicento*, in *Fiscalità e religione nell'Europa Cattolica. Idee, Linguaggi e pratiche (secoli XIV-XIX)*, a cura di Massimo Carlo Giannini, Roma, Viella, 2015, pp. 167-198.

¹⁷ Immanuel Wallerstein, *Alla Scoperta del sistema-mondo*, Roma, ManifestoLibri, 2010. Per una breve sintesi si veda Neil J. Smelser, *Manuale di sociologia*, Bologna, Il Mulino, 2011, pp. 366-367.

¹⁸ Benedetta Crivelli, *Commercio e finanza...*, cit., pp. VII, X, XVIII, XIX, XXII, 34 e 66.

¹⁹ Fernand Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 2010, pp. 229-230.

²⁰ Kenneth Pomeranz, *La grande divergenza. La Cina, l'Europa e la nascita dell'economia mondiale moderna*, Bologna, Il Mulino, 2004, pp.33-34.

americani o africani, solo dove furono sostenuti dalla forza delle armi, che furono il fattore fondamentale per la creazione e l'espansione di nuovi e duraturi mercati²¹. In secondo luogo, Pomeranz sottolinea che incoerentemente lo stesso Braudel affermava²², che il capitale nel XVIII secolo non era un fattore di produzione particolarmente scarso, laddove i vincoli posti dalle fonti energetiche e dalla quantità di terra erano una minaccia ben più importante²³ e la risoluzione di questi ultimi due problemi, attraverso l'uso del carbone e la possibilità di sfruttare i territori d'oltremare, permise agli inglesi di imboccare la strada dell'ascesa politico-economica²⁴, seguiti poi dalle altre potenze europee.

A livello spaziale la Crivelli riprende la lezione di Braudel sul Mediterraneo, nella cui visione si privilegiano le continuità territoriali rispetto alle caratteristiche particolari, applicando questa nozione all'Atlantico su cui focalizza molta della sua attenzione. In questo modo ha inteso studiare questo spazio non come una "dimensione senza tempo" ma come un preciso spazio con limiti cronologici e quindi come un'unità logica che si presta all'analisi storica, con l'obiettivo dichiarato di unire una narrazione dei processi globali con quella degli eventi regionali²⁵.

L'Atlantico è analizzato nei suoi nessi con la Spagna di Filippo II, vista come protagonista della storia del Mediterraneo e dunque delle relazioni internazionali²⁶, altro chiaro riferimento agli studi dello storico francese di cui si ricopia anche una frase chiave, ossia che l'impero di Filippo II era «persino più vasto, più coerente e solido di quello di Carlo V, ma meno impegnato in Europa, più esclusivamente incentrato sulla Spagna e ricondotto sull'oceano»²⁷. La scelta di analizzare una comunità mercantile all'interno dei possedimenti della corona spagnola dunque si fonda su una triplice motivazione: infatti, oltre alla condivisione delle idee di Braudel, vi è anche la lettura degli scritti di Laura de Fiore e Marco Meriggi²⁸. Questi, da un lato risaltano l'ampiezza dell'impero spagnolo, definendola una configurazione spaziale con ambizioni quasi planetarie, dall'altro anche, e soprattutto, al di là della sua estensione, e nonostante essa, considerano, per l'età moderna, l'impero spagnolo come la costruzione che meglio seppe mantenere e rafforzare una trama di intensa

²¹ Ivi, p. 39.

²² Fernand Braudel, *Capitalismo e civiltà materiale*, Torino, Einaudi, 1977, p. 60.

²³ K. Pomeranz, *La grande divergenza...*, cit., p. 39.

²⁴ Ivi, p. 46.

²⁵ B. Crivelli, *Commercio e finanza...*, cit., pp. X-XI. Tale approccio per quanto suggestivo e fertile di innovativi approcci corre il rischio di analizzare a livello metodologico in maniera simile due realtà profondamente diverse quali il Mediterraneo e l'Atlantico, ossia un mare chiuso e non particolarmente esteso con una storia secolare e attori che pur con delle variazioni hanno una loro continuità secolare, con un oceano ampio e le cui sponde iniziarono a comunicare solo dal Cinquecento creando una serie di maglie estremamente mutabili in cui le fortune dei vari attori mutarono costantemente, specie tra Cinquecento e Seicento, secoli in cui le reti economiche e sociali cambiarono profondamente. I fili di queste reti si modificarono ampiamente in questi decenni, alcuni scomparendo, altri vedendo cambiare una delle estremità, altri chi ne deteneva il controllo.

²⁶ Ivi, p. XVIII.

²⁷ F. Braudel, *Civiltà e imperi...*, cit., p. 711.

²⁸ Laura De Fiore e Marco Meriggi, *World History. Le nuove rotte della storia*, Roma-Bari, Laterza, 2011, p. 212.

circolazione di merci, uomini e culture²⁹ che diede ai regni iberici una egemonia quasi globale³⁰, creando così una costruzione e un insieme di reti di relazioni di diversa natura che non vanno confuse con l'impero ma che sotto di esso nacquero e prosperavano.

L'idea di affrontare e ricostruire le reti sociali ed economiche che emerge dalla ricerca di Benedetta Crivelli è comune in molti studi sempre più sensibili a questo concetto, che è valido purché tali reti non diventino un costrutto ideologico fine a sé stesso, ma rimangano legate alla dinamicità di ciò che si propongono di rappresentare. In primo luogo una rete va sempre considerata sul piano non solo spaziale ma anche diacronico e dunque nelle sue evoluzioni. Inoltre, specialmente nelle rappresentazioni grafiche spesso adoperate in altri lavori, ma non in questa ricerca, si rischia di uniformare tutti i filamenti di una rete che non hanno mai lo stesso peso, essendo alcuni legami più forti a livello quantitativo o qualitativo rispetto ad altri più sporadici, così come non tutti i nodi di una rete hanno la stessa importanza. In più, soprattutto le reti commerciali devono tenere presente che più fili possano passare attraverso più nodi, senza che tale complessità venga appiattita. Allo stesso modo è possibile, ma non scontato, che una rete commerciale possa sovrapporsi anche ad una rete di legami religiosi o di altra natura. Inoltre, sull'idea di rete è stata data una valida definizione da Francesca Trivellato. Quest'ultima parte dal concetto di «relazioni multiple» di Max Gluckman, secondo il quale ogni individuo è stretto ad altri da molteplici interessi, frutto di legami personali, familiari, sociali e istituzionali³¹. Questi legami favoriscono la circolazione di informazioni economiche e di credito, due condizioni indispensabili per la creazione di una rete di scambio che non escludono la possibilità di affidarsi a istituzioni formali, e norme giuridiche che rafforzino e creino delle garanzie sull'affidabilità della rete stessa³². La rete, quindi, come una struttura formata da fiducia e istituzioni formali, intendendo la prima come «le aspettative che si formano sul comportamento altrui in circostanze non previste da un contratto esplicito»³³.

Sotto tale luce vanno lette le complesse reti descritte dalla Crivelli, nelle quali banchieri e mercanti sono protagonisti, appoggiandosi su un potere politico che, come ricordava Braudel, era costretto a cercare i servizi di banchieri e prestatori per dare ossigeno alle

²⁹ B. Crivelli, *Commercio e finanza...*, cit., pp. VIII-IX. Braudel scriveva infatti che «un mercante è sempre in rapporto con acquirenti, fornitori, con prestatori, con creditori. Se riportate il domicilio di questi agenti su una carta, vedrete delinearvi uno spazio il cui complesso delinea la vita stessa del mercante» in F. Braudel, *Civiltà materiale...*, cit., p. 171.

³⁰ Sul concetto di egemonia si veda Herfried Mùkkler, *Imperi. Il dominio del mondo, dall'antica Roma agli Stati Uniti*, Bologna, Il Mulino, 2008, pp. 63-72.

³¹ Max Gluckman, *The juridical process among the Barotse*, Manchester, Manchester University Press, 1955, pp. 19-22.

³² Francesca Trivellato, *Il commercio interculturale. La diaspora sefardita, Livorno e i traffici globali in età moderna*, Roma, Viella, 2016, p. 219.

³³ Partha Dasgupta, *Trust like a commodity*, in *Trust: Making and breaking cooperative relations*, a cura di Diego Gambetta, Oxford, Blackwell's Publishers, 1988, p. 53.

dissestate finanze imperiali³⁴, definizione sostanzialmente ripresa anche da Geoffrey Parker³⁵ e Paul Kennedy³⁶ che riconducono alla sproporzione tra entrate e spese militari il costante indebitamento spagnolo, che nella sola seconda metà del Cinquecento portò a varie bancherotte dello stato³⁷.

2. Il controllo del commercio di uva passa: dai veneziani agli inglesi

Gli altri due contributi di questa rassegna, come prima accennato, si focalizzano sul Mediterraneo orientale, usando come osservatorio privilegiato la produzione e il consumo di uva passa. Il primo è un breve saggio della studiosa Angeliki Tzavara, *Dalle vigne di Napoli di Romania a Venezia: il commercio di uva passa tra intervento statale e iniziativa privata. Seconda metà XIV-prima metà XV secolo, in Venezia e il suo Stato da Mar. Atti del convegno internazionale, Venezia, 9-11 marzo 2017.*

Come intuibile, questo studio analizza la capacità veneziana di assumere il controllo di un prodotto, l'uva passa. In epoca tardomedievale i principali centri di produzione erano Argo, Napoli di Romania, divenute veneziane rispettivamente nel 1388 e nel 1394, e Corinto³⁸. Considerata un prodotto di ottima qualità, l'uva passa era esportata non solo a Venezia ma anche verso Ancona e Firenze.

L'azione della Serenissima non era legata al controllo diretto dei centri di produzione, infatti si hanno testimonianze della costituzione di società veneziane appositamente create per l'acquisto e la vendita di uva passa ancor prima che la Repubblica ottenesse il controllo politico delle due città³⁹. L'aspetto più interessante che emerge da questo contributo riguarda proprio le società che hanno due elementi che spiccano. Il primo è che si fondavano sulla collaborazione tra mercanti veneziani e mercanti greci del posto⁴⁰: infatti i primi mettevano a disposizione i capitali, i secondi una rete di relazioni sociali e di conoscenze del luogo indispensabili per concludere positivamente qualsiasi accordo. La ricercatrice fa notare, con un caso di studio⁴¹, la facilità con cui queste intese potevano rompersi, portando la questione davanti alle magistrature. In secondo luogo colpisce il tentativo da parte di molte società di

³⁴ F. Braudel, *Civiltà e imperi...*, cit., pp. 731-739.

³⁵ Geoffrey Parker, *La grande strategia de Felipe II*, Madrid, Alianza Editorial, 1998, pp. 28-29.

³⁶ Paul Kennedy, *Ascesa e declino delle grandi potenze*, Milano, Garzanti, 1989, p. 13.

³⁷ Alain Tallon, *L'Europa del Cinquecento. Stati e relazioni internazionali*, Roma, Carocci editore, 2013, pp. 85, 92, 104, 114.

³⁸ Angeliki Tzavara, *Dalle vigne di Napoli di Romania a Venezia: il commercio di uva passa tra intervento statale e iniziativa privata. Seconda metà XIV-prima metà XV secolo*, in *Venezia e il suo Stato da Mar. Atti del convegno internazionale, Venezia, 9-11 marzo 2017 a cura di Rita Tolomeo e Bruno Crevato-Selvaggi*, Roma, La Musa Talia Editrice, 2018, p. 110.

³⁹ Ivi, p. 113.

⁴⁰ Ivi, pp. 113-114.

⁴¹ Ivi, pp. 116-121. Il caso è quello del 1427 in cui i mercanti veneziani e del posto, al momento del bando per l'acquisto di uva passa si trovarono ostacolati dal podestà Bernardo da Mosto. La vicenda, attraverso le carte giuridiche, permette di comprendere quale era la prassi abituale del commercio di uva passa in Morea.

avere il monopolio del prodotto, acquistando tutta l'uva passa raccolta a Corinto come nei centri sotto il controllo veneziano. Tale azione faceva sì che i veneziani fossero il price maker, ossia avendo il controllo di quasi tutta la produzione decidevano quale fosse il costo della merce sui mercati internazionali a cui gli altri operatori erano costretti ad adeguarsi⁴².

La lettura di questo saggio è utile anche per comprendere i mutamenti avvenuti nei secoli successivi e ben descritti nel volume di Maria Fusaro, *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean. The Decline of Venice and the Rise of England. 1450-1700* che delinea una situazione profondamente diversa. Dalla fine del Quattrocento i principali centri di produzione di uva passa divennero Zante e Cefalonia, due isole facenti parte dell'Eptaneso (Isole Ionie). Nella Morea ancora si produceva uva passa, ma questa era giudicata di pessima qualità⁴³, quindi l'attenzione degli acquirenti si focalizzava essenzialmente sulle due isole nominate, anche se i principali compratori non erano più i veneziani, ma gli inglesi. Secondo la tesi della Fusaro, quando le mude veneziane, imponenti convogli organizzati dallo stato, cessarono di recarsi nei mari del Nord, fino al Canale della Manica, furono i mercanti settentrionali a invertire la rotta e a recarsi sempre più a meridione fino ad entrare nel cuore del Mediterraneo⁴⁴. Tuttavia fra gli inglesi e gli olandesi vi sono profonde differenze.

Gli olandesi per la Fusaro, che riprende la tesi di Braudel, penetrarono il Mediterraneo solo dopo la grande carestia del 1590⁴⁵ e agli occhi dei veneziani, seppur causa di alcune tensioni, rappresentavano più che dei competitori, una forza complementare, in quanto specializzati nel commercio di grano, di cui la Repubblica, specie nei momenti di scarso approvvigionamento, aveva un forte bisogno⁴⁶.

Diverso invece è il caso degli inglesi, in quanto la loro comparsa nelle acque veneziane, dopo saltuari episodi nei secoli precedenti, divenne pressoché costante già dagli anni '60 del Cinquecento e, caso abbastanza raro, vide la loro comunità più attiva risiedere non nella capitale dello stato straniero, Venezia in questa circostanza, ma in un suo possedimento abbastanza defilato, come le isole dell'Eptaneso⁴⁷. La motivazione di ciò è molto pragmatica: per gli inglesi Venezia era al contempo un possibile alleato sullo scacchiere europeo di metà Cinquecento-inizio Seicento nonché una delle realtà italiane meno soggette all'influsso spagnolo, pur essendo anche il principale rivale economico alla loro penetrazione nel Mediterraneo orientale. Per questo motivo si scelse di mantenere un basso profilo nella capitale concentrando la propria attenzione su Zante e Cefalonia.

⁴² Sul concetto di price maker, anche se su un prodotto diverso, vi è un'interessante riflessione in Carlo Poni, *La seta in Italia. Una grande industria prima della rivoluzione industriale*, Bologna, Il Mulino, 2009, p. 554.

⁴³ Maria Fusaro, *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean. The Decline of Venice and the Rise of England. 1450-1700*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, p. 332.

⁴⁴ Ivi, p. 38.

⁴⁵ Ivi, p. 248.

⁴⁶ Ivi, pp. 250-251.

⁴⁷ Ivi, p. 125.

Gli inglesi monopolizzarono il controllo dell'uva passa e dalla lettura del volume della Fusaro ciò sembra essere dovuto essenzialmente a tre ragioni. In primo luogo i veneziani non cercarono di sottrarre questo commercio agli inglesi, ma di estirpare alla radice la produzione perché, secondo le strategie politiche di Venezia, l'Eptaneso doveva specializzarsi nella produzione di grano. Tale decisione può essere compresa inquadrando il periodo storico. La studiosa, quindi, si rifà alla partizione cronologica di Ugo Tucci, per cui le guerre segnano momenti di cesura e isolano periodi in cui la Repubblica attua precise scelte politiche⁴⁸. In questo caso, i periodi di pace tra il 1540 e il 1570 e soprattutto dal 1573 al 1644⁴⁹ videro la Repubblica preoccupata, specie dopo la perdita di Cipro, a valorizzare i suoi possedimenti in Levante non tanto come punti di appoggio per sostenere i suoi commerci verso Oriente, quanto come possedimenti fini a sé stessi, da difendere per tutelare la sua sopravvivenza politica. Quindi non più come degli strumenti per ottenere profitti, quanto piuttosto degli oneri, visto le spese militari per costruire e potenziare le fortezze e la flotta da guerra, necessari alla loro protezione⁵⁰. Di conseguenza Venezia, nonostante alcuni tentativi⁵¹, rimase in parte legata alla sua concezione medievale di dover essere l'unico centro commerciale, specie per i traffici internazionali, all'interno dei suoi domini. L'incapacità di comprendere il ruolo di Zante e Cefalonia, ormai centri di scambi internazionali che avrebbero dovuto essere valorizzati e coordinati con gli interessi della piazza di Rialto, permise agli inglesi di assumerne il controllo economico⁵². In secondo luogo, come notava il rettore Alvise Minotto, uno stesso campo coltivato a grano dava un profitto dieci volte inferiore che se destinato all'uva passa. Per i coltivatori dell'isola fu dunque naturale assecondare i desideri dei mercanti stranieri. Infine gli inglesi riuscirono a stringere ottimi rapporti non solo con i produttori ma anche con i mercanti greci del posto, riuscendo a conseguire lo stesso risultato che i veneziani avevano ottenuto nei secoli precedenti con i mercanti della Morea⁵³ ed in ciò furono paradossalmente aiutati proprio dal governo veneziano. La Repubblica, infatti, per

⁴⁸ Ugo Tucci, *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Bologna, il Mulino, 1981, p. 47.

⁴⁹ In questo caso la Fusaro definisce "rari" i momenti di pace tra Venezia e il Turco. M. Fusaro, *Political Economies...*, cit. p. 69. Si ricorda qui che, seppur i momenti di conflitto con gli ottomani certamente segnarono la storia di Venezia, al tempo stesso i momenti di pace prevalsero su quelli di scontro, specie fino a prima della seconda metà del Seicento. Si vedano Maria Pia Pedani, *Venezia Porta d'Oriente*, Bologna, il Mulino, 2010, pp. 43-76 e Egidio Ivetic, *Un confine nel Mediterraneo, L'Adriatico orientale tra l'Italia e la Slavia (1300-1900)*, Roma, Viella, 2014, p. 45. Paolo Preto e Paci si spingevano oltre, parlando addirittura di proficua collaborazione economica, nonostante le piccole tensioni che potevano sorgere nelle zone di confine. Paolo Preto, *Venezia e Turchi*, Roma, Viella, 2013, p. 40.

⁵⁰ F.C. Lane, *Storia...*, cit., p. 417. Lane per il Cinquecento parla di raddoppio delle galee veneziane che costituivano la spina dorsale della flotta da guerra della Repubblica.

⁵¹ Si ricorda qui quello più riuscito, ossia la scala di Spalato, proposta nel 1577 e divenuta operativa nel 1589-90 che per più di quaranta anni riuscì a convogliare su di essa e da lì poi verso Venezia buona parte del commercio balcanico, indebolendo l'asse Ancona-Ragusa. Tutto ciò in Marco Moroni, *Tra le due sponde dell'Adriatico. Rapporti economici, culturali e devozionali in età moderna*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2010, pp. 49-50.

⁵² M. Fusaro, *Political Economies...*, cit., p. 350.

⁵³ A. Tzavara, *Dalle vigne di Napoli...*, cit., pp. 113-114.

scoraggiare la presenza inglese introdusse la Nuova Imposta nel 1580⁵⁴, una tassa di 10 ducati ogni tonnellata di uva passa caricata direttamente a Zante o Cefalonia per essere condotta oltre lo Stretto di Gibilterra, senza passare per Venezia, tributo che si applicava ai vascelli battenti bandiera straniera⁵⁵. Questa legge, unita ad una seconda del 1602, secondo la Fusaro, ricorda moltissimo a livello concettuale gli Atti di Navigazione inglesi del Seicento. Eppure, mentre questi ebbero successo, i tentativi veneziani fallirono, sia perché per gli inglesi era così tanto proficuo il commercio di uva passa che preferivano pagare piuttosto che abbandonarlo, sia perché, mentre gli atti inglesi furono scritti in un periodo di piena espansione del naviglio mercantile, quelli veneziani vennero promulgati in un momento di contrazione⁵⁶. In più, i mercanti greci ne approfittarono per caricare i loro stessi vascelli e condurre l'uva passa direttamente in Inghilterra, per buona parte del Cinquecento e senza dover pagare la Nuova Imposta, beneficiando nelle terre straniere della protezione loro accordata dall'essere sudditi della Serenissima⁵⁷. Essi soprattutto monopolizzarono anche la tratta Eptaneso-Venezia, creando un sistema ingegnoso, ben descritto dalla Fusaro, per cui le navi greche si recavano a Venezia cariche di uva passa senza pagare alcuna imposta straordinaria e qui la scambiavano con i prodotti tessili degli inglesi che, una volta arrivati nell'Eptaneso, venivano venduti nelle terre ottomane, sfruttando la rete di contatti che i greci sudditi di Venezia avevano con quelli sudditi del Turco⁵⁸. La Repubblica quindi risultava doppiamente danneggiata nei suoi interessi: non solo si era trovata una via semilegale per continuare la vendita agli inglesi di uva passa, senza l'onere delle nuove tasse introdotte, ma questa favoriva la penetrazione dei manufatti tessili di oltremarica nelle terre ottomane, danneggiando un settore strategico per Venezia in uno dei suoi mercati esteri principali, al punto che tra il 1570 e il 1620 i veneziani passarono dal controllare il 40% del mercato ottomano al 25%⁵⁹.

La situazione portò gli inglesi ad avere una forte influenza sulle isole che si tradusse, secondo la Fusaro, in un atteggiamento quasi colonialista. Effettivamente le isole si erano

⁵⁴ M. Fusaro, *Political Economies...*, cit., pp. 54-55. La tassa se fu utile ai mercanti greci, fu fortemente contrastata dai produttori, che ripetutamente ma invano cercarono di farla abrogare.

⁵⁵ Inoltre nel 1626 venne aggiunta una nuova tassa, la Nuovissima Imposta, sempre sull'esportazione diretta di uva passa oltre le Colonne d'Ercole. Si veda M. Fusaro, *Political Economies...*, cit., p. 287.

⁵⁶ Ivi, p. 355. Si veda anche F.C. Lane, *Storia...*, cit., pp. 443-449, sul tracollo delle costruzioni navali specie nel settore privato dopo la guerra di Cipro.

⁵⁷ M. Fusaro, *Political Economies...*, cit., p. 239.

⁵⁸ Ivi, p. 241.

⁵⁹ Ivi, p. 83. Si ricordi, però, che l'attività veneziana nel Levante rimase forte anche nel Settecento. Nei vari porti ottomani, da Larnaca a Smirne, Aleppo o Salonicco la comunità mercantile veneziana era sempre la seconda o terza più influente, specie in alcuni settori, quali la vendita di carta, libri, alcuni tipi di tessuti in cui i veneziani continuavano a primeggiare, senza considerare il valore del ducato veneziano moneta sempre ricercata in quelle piazze, perennemente in penuria di buona valuta. Si veda Enrica Lanero, *Levante. Veneti e Ottomani nel XVIII secolo*, Venezia, Marsilio Editore, 2014, pp. 100-116.

specializzate in una monocultura e dipendevano totalmente dal volere dei mercanti inglesi⁶⁰, il che dagli anni '20 e '30 del Seicento portò a notevoli tensioni, vista la capacità inglese di spingere al ribasso i prezzi dell'uva passa al momento dell'acquisto, sia con azioni di cartello in cui tutti i mercanti si impegnavano a non comprare il prodotto sopra una certa cifra, sia con i prosticchi, un tipo di prestito che veniva concesso dai mercanti ai produttori prima della coltivazione: di fatto un finanziamento, tra le cui clausole vi era il prezzo di cessione del prodotto dal contadino greco al mercante acquirente⁶¹. Per concludere, quando nel 1636 le tensioni si fecero forti e gli inglesi minacciarono di abbandonare il commercio di uva passa, il Senato veneziano ne fu talmente terrorizzato da venire incontro a tutte le richieste dei mercanti⁶². Le tasse della Nuova e Nuovissima Imposta, che erano nate con lo scopo di scacciare la presenza inglese dalle isole, avevano mutato il loro ruolo trasformandosi in un'entrata di cui la Repubblica in anni di grande difficoltà non voleva privarsi. Ciò è comprensibile se si contestualizza il momento storico: Venezia si trovava al centro di un'area economica in crisi. Il mercato spagnolo era in declino per i minori quantitativi di argento dalle Americhe, quello tedesco era sconvolto dalla guerra dei Trent'anni, quello turco risentiva del ripiegamento dell'Impero Ottomano (il cosiddetto «crollo combinato»⁶³) senza considerare la peste del 1630 che ridusse di un terzo la popolazione lagunare⁶⁴, gli anni '20 del Seicento che per Venezia videro una congiuntura economica abbastanza negativa e l'affermarsi della scala di Livorno, che iniziò ad attirare quantitativi sempre più ampi di merci. Riguardo gli ultimi due punti, durante gli anni Venti Venezia fu colpita da una forte carestia tra il 1628-29⁶⁵ e perse definitivamente il controllo del ricco mercato delle spezie, a vantaggio degli olandesi che avevano stabilito un duraturo possesso sulle isole produttrici e troncato il flusso commerciale attraverso il mar Rosso⁶⁶. Non è un caso se proprio in quegli anni le spezie iniziarono ad essere registrate come «merci ponentine», in quanto ormai acquistate nei mercati dell'Europa Nord-Occidentale⁶⁷.

In sintesi, secondo la Fusaro, Venezia finì per agire più che come una potenza marittima, come una navale, ossia, privilegiò nella paura dello scontro con il Turco, la

⁶⁰ Ivi, p. 315. La Fusaro tenta di ricostruire il peso di questi mercanti nella rivolta popolare del 1628 a Zante, caso raro di insurrezione nei possedimenti veneziani di età moderna.

⁶¹ M. Fusaro, *Political Economies...*, cit., p. 326.

⁶² Ivi, p. 332.

⁶³ Carlo M. Cipolla, *Storia economica dell'Europa preindustriale*, Bologna, Il Mulino, 2002, p. 366.

⁶⁴ M. Moroni, *Tra le due sponde...*, cit., p. 51.

⁶⁵ Walter Panciera, *The industries of Venice in the Seventeenth and Eighteenth centuries*, in *At the centre of the Old World. Trade and Manufacturing in Venice and the venetian mainland, 1400-1800*, a cura di Paola Lanaro, Toronto, Centre for Reformation and Renaissance Studies, 2006, p. 186.

⁶⁶ F.C. Lane, *Storia...*, cit., p. 340.

⁶⁷ A riguardo si legga W. Panciera, *The industries of Venice...*, cit., p. 186 dove si parla genericamente dei primi decenni del Seicento, mentre in M. Fusaro, *Political Economies...*, cit., p. 21, si parla di anni '20. In un altro suo lavoro, M. Fusaro, *Reti commerciali...*, cit., p. 73, la studiosa afferma che solo nel 1625 le dogane veneziane riclassificarono il pepe come merce occidentale.

fortificazione dei propri possedimenti e il rafforzamento della flotta da guerra a discapito dei vascelli privati mercantili (che ebbero anche difficoltà ad approvvigionarsi di legname, dato in via prioritaria al solo Arsenal e dove si costruiva la flotta pubblica, essenzialmente galee da guerra)⁶⁸. Per questo motivo i suoi possedimenti non furono più sfruttati come basi commerciali, ma anzi divennero punti di appoggio per le potenze rivali, portando la Repubblica in una condizione economica asfittica, presa com'era tra spese militari crescenti e declino commerciale e della flotta mercantile.

La tesi per cui Venezia si avviò ad una placida decadenza perché non attuò le stesse politiche di Livorno è invece totalmente rigettata. Per la studiosa, le leggi Livornine del 1591 e del 1593 di Ferdinando I⁶⁹ riuscirono indubbiamente ad attirare flussi significativi di merci inglesi e olandesi (non solo, ma anche spagnole⁷⁰ e francesi⁷¹ nonostante la presenza di Marsiglia), ma per Venezia, che a differenza di Livorno possedeva una forte manifattura endogena e un ceto mercantile autoctono, esse non erano applicabili. In estrema sintesi Livorno non divenne un grande centro del commercio internazionale, quanto un centro internazionale di stoccaggio delle merci, più utile alle finanze del Granduca, piuttosto che a quelle del Granducato⁷².

In conclusione, si riporta qui l'aspetto che maggiormente può suscitare suggestioni⁷³: l'idea di Venezia quale impero, un'affermazione cui la Fusaro non accenna incidentalmente, ma a cui dedica l'inizio e la conclusione del suo volume⁷⁴. A suo avviso tale termine stenta ad affermarsi perché da un lato gli studiosi di Venezia al termine impero hanno sempre preferito altre espressioni quali Dominio, Stato da Terra e Stato da Mare⁷⁵, dall'altro per altri tre fattori. In primo luogo la precocità dell'impero veneziano nato nel basso medioevo con il trionfo su Genova (1380) e definitivamente compromesso nel 1571 con la perdita di Cipro, ne rende difficile la comparazione con gli altri imperi dei periodi successivi. In secondo luogo, le sue piccole dimensioni, rispetto agli imperi spagnolo, inglese, francese o portoghese, di respiro globale, la rendono a prima vista imparagonabile con essi.

⁶⁸ M. Fusaro, *Political Economies...*, cit., pp. 135 e 355.

⁶⁹ Il potenziamento della scala di Livorno si colloca all'interno delle più vaste strategie politiche di Ferdinando I. Per averne un quadro si veda Paola Volpini, *Principes, embajadores y agentes en la edad moderna*, Spain, Silex, 2017.

⁷⁰ Francisco Zamora Rodriguez, *Livorno al crocevia degli imperi iberici*, in *La città delle nazioni. Livorno e i limiti del cosmopolitismo (1566-1834)*, a cura di Andrea Addobbati e Marcella Aglietti, Pisa, Pisa University Press, 2016, pp. 277-292.

⁷¹ Guillaume Calafat, *Livorno e la Camera di commercio di Marsiglia nel XVII secolo: consoli francesi, agenti e riscossione del cottimo* a cura di Andrea Addobbati e Marcella Aglietti, Pisa, Pisa University Press, 2016, pp. 237-257.

⁷² M. Fusaro, *Political Economies...*, cit., p. 108.

⁷³ Si segnala anche l'utilizzo dell'espressione centro-periferia, anche questa al centro di numerosi dibattiti. La studiosa la utilizza, avendo chiaro che le "periferie" non erano oggetti ma soggetti attivi, legati da complesse trame non solo verso il "centro" ma anche tra di loro e con realtà esterne ai domini veneziani. Si veda M. Fusaro, *Political economies...*, cit., p. 303.

⁷⁴ Ivi, pp. 1-23 e 300-341.

⁷⁵ Ivi, p. 3.

Tuttavia misurare la grandezza di un impero o di una qualsiasi altra realtà politica con un'unità di misura spaziale è anacronistico, perché non tiene conto del fatto che in passato le distanze si misuravano con unità di misura temporali, ossia in giorni, settimane o mesi necessari per percorrerle⁷⁶. Le navi con rotta verso Cipro, limite estremo dei possedimenti veneziani, ancora all'inizio del Cinquecento impiegavano sei mesi per andare e ritornare⁷⁷, laddove nel giro di pochi decenni miglioramenti tecnici e tecnologici avrebbero permesso di compiere nello stesso tempo viaggi oceanici. Dunque la dimensione di un impero deve essere valutata tenendo conto delle distanze temporali necessarie a percorrerlo e delle tecnologie disponibili in quel momento. Infine la Fusaro sostiene che i veneziani non definissero mai formalmente Venezia come un impero e ciò avrebbe scoraggiato la storiografia dall'associazione delle due parole. In tal caso, quest'ultima definizione va sfumata, in quanto l'utilizzo del termine impero è certamente raro, ma non introvabile⁷⁸. La studiosa fa anche notare che alcuni lavori recenti, che studiano le popolazioni semi-nomadi a cavallo tra le linee di frontiera o il mondo greco, parlino di Venezia come impero, riferendosi agli studi di Monique O'Connell's, di Natalie Rothman e Benjamin Arbel⁷⁹, così come altri storici o comunque pensatori rinomati come Jan Morris, Alvise Zorzi, Garry Wills, hanno applicato quel concetto per Venezia⁸⁰. In realtà il termine è stato ed è adoperato anche da altri studiosi, come Braudel⁸¹, Lane⁸², Gleete⁸³, Barbero⁸⁴ e Appuhn⁸⁵.

L'applicabilità o meno a Venezia del concetto di impero dipende in ultima analisi cosa s'intenda con tale termine. La Fusaro, rifacendosi a Kenneth Pomeranz, sostiene che l'impero sia una struttura nella quale le élite di una società governano anche altre società e comunità, direttamente o indirettamente, utilizzando strumenti diversi da quelli impiegati per governare nella madrepatria⁸⁶ che in questo caso sarebbe la città lagunare di Venezia, che si è imposta sulle élite di molte città della terraferma fino nel cuore della Lombardia, così come di comunità costiere e insulari fino a Candia e Cipro. I centri sottomessi non erano rappresentati negli organi collegiali della Repubblica, pur potendo inviare nella capitale

⁷⁶ E. Ivetic, *Un confine...*, cit., p. 31.

⁷⁷ Jean Claude Hocquet, *Il sale e la fortuna di Venezia*, Roma, Jouvence Società Editoriale, 1990, p. 78.

⁷⁸ ASVe, Senato, Dispacci, Rettori, Dalmazia, b. 60. Raramente compare a fine di alcuni dispacci «... Serenissimo nostro impero. Gratie».

⁷⁹ M. Fusaro, *Political Economies...*, cit., p. 4.

⁸⁰ Ivi, p. 3.

⁸¹ Fernand Braudel, *Venezia*, Bologna, Il Mulino, 2013, pp. 53-67.

⁸² F. Lane, *Storia...*, cit., p. 271. Lo studioso parla di impero coloniale di Venezia.

⁸³ Jan Gleete, *La guerra sul mare. 1500-1650*, Bologna, Il Mulino, 2010, p. 141.

⁸⁴ Alessandro Barbero, *Lepanto. La Battaglia dei tre imperi*, Bari-Roma, Laterza, 2012, p. 7. Il presente volume ha un taglio divulgativo, ma pur sempre lo storico parla espressamente e argomenta Venezia come impero marittimo.

⁸⁵ Karl Appuhn, *A forest on the sea. Environmental Expertise in Renaissance Venice*, Baltimora, The Johns Hopkins University Press, 2009, p. 2.

⁸⁶ M. Fusaro, *Political Economies...*, cit., p. 5.

ambasciate e suppliche per perorare le proprie istanze⁸⁷ mentre in loco si rapportavano con i rettori, definiti podestà piuttosto che conti, che rappresentavano il potere e la volontà della Repubblica. Secondo quest'approccio Venezia è certamente considerabile come un impero anche per altre due motivazioni. In primo luogo lasciava ampie autonomie alle comunità sottomesse, avocando tuttavia a sé tutte le decisioni di natura finanziaria, di sicurezza interna e esterna e l'amministrazione della giustizia⁸⁸. In secondo luogo, come si nota anche in altri imperi⁸⁹, la madrepatria manteneva un sistema fiscale nettamente diverso dai territori sottomessi⁹⁰: i suoi abitanti avevano alcuni privilegi di natura fiscale⁹¹ e infine in molti settori si nota la volontà, non sempre riuscita, di concentrare nel cuore dell'impero le manifatture di più alto valore aggiunto, proibendo la loro creazione altrove⁹².

Vi sono tuttavia altre definizioni di impero che rendono il termine inapplicabile per la Serenissima.

⁸⁷ Non è una novità che i centri sottomessi potessero e abitualmente provassero a scavallare i rappresentanti in loco per rivolgersi direttamente al potere centrale. Si vedano alcune ricerche di Aurelio Musi sul rapporto tra Napoli e la Spagna, in particolare Aurelio Musi, *L'impero dei viceré*, Bologna, il Mulino, 2013, pp. 64-65.

⁸⁸ M. Fusaro, *Political Economies...*, cit., p. 5. Riguardo l'amministrazione della giustizia, la Fusaro dice espressamente che Venezia non esportava nei territori sottomessi le proprie leggi. L'interpretazione di Gaetano Cozzi è differente, sottolineando che la Repubblica avesse approcci variegati. A Cipro si lasciarono, effettivamente, in vigore le norme e il diritto precedente, tuttavia, in Morea e Negroponte questo fu affiancato come fonte secondaria dal diritto veneto, mentre a Candia il diritto veneto venne imposto lasciando a quello locale una mera funzione sussidiaria. Si veda Gaetano Cozzi, *La società veneta e il suo diritto*, Venezia, Marsilio Editore, 2000, pp. 274-281.

⁸⁹ Non è raro che il centro di un impero godesse di privilegi fiscali. Si pensi all'impero romano e alla penisola italica che, fino alla riforma di Diocleziano, aveva goduto di una sostanziale immunità. Si veda in Emilio Gabba, Daniele Foraboschi, Elio Lo Cascio, Dario Mantovani, Lucio Troiani, *Introduzione alla storia di Roma*, Milano, Edizioni Universitarie di Lettere, Economia, Diritto, 1999, pp. 424-425.

⁹⁰ Luciano Pezzolo, *L'oro dello stato: società, finanza e fisco nella Repubblica veneta del secondo '500*, Treviso, Fondazione Benetton, 1990, pp. 43-64.

⁹¹ Per Venezia un caso è quello del sale, valutato come il dazio più importante della Repubblica, così definito in Ivo Martozzi, *Crisi, stagnazione e mutamento nello stato veneziano Sei-Settecentesco: il caso del commercio e della produzione olearia*, in «Rivista studi veneziani», a. IV (1980), p. 228. e Salvatore Ciriaco, *L'olio a Venezia in Età moderna. I consumi alimentari e gli alti usi*, in *Alimentazione e nutrizione secc. 13-18: atti della ventottesima Settimana di studi 22-27 aprile 1996*, a cura di Simonetta Cavaciocchi, Bagno a Ripoli, Le Monnier, 1988, p. 307. Fino al 1571 gli abitanti di Venezia lo pagavano ad un prezzo pari a 1/3 o metà di quello degli abitanti del resto dello stato da Terra veneziano. L'emergenza bellica della guerra di Cipro, costrinse le magistrature veneziane ad uniformare il prezzo della capitale con quello del resto del territorio. Si veda Jean Claude Hocquet, *La divisione delle entrate e i profitti della gabella del sale a Venezia nel XVI secolo*, in *Sale e saline nell'Adriatico, (secc. XV-XX)*, a cura di Antonio Di Vittorio, Napoli, Giannini Editore Napoli, 1979, p. 112.

⁹² A riguardo si pensi alla vasta bibliografia sulle manifatture e la seta, dove costante è il tentativo veneziano di concentrare, anche brutalmente, con distruzioni, la fase finale della produzione nella capitale. Si vedano a titolo esemplificativo, Luca Molà, *The silk industry of Renaissance Venice*, Baltimora, The Johns Hopkins University Press, 2000, pp. 261-298, Andrea Caracausi, *Nastri, Nastri, Cordelle. L'industria serica nel Padovano, secc. XVII-XIX*, Padova, CLEUP Editrice, 2004, pp. 40-41 e Patrizia Di Savino, *Protezionismo veneziano, manifattura e commercio dei tessuti serici a Vicenza nel XVIII secolo*, in «Studi veneziani», XVII, 1975, p. 90.

Ad esempio, Marco Bellabarba, sostiene, che parlando di impero non ci si possa riferire, per l'età moderna, a quello portoghese o francese costituiti da sottili fasce costiere con alle spalle masse continentali totalmente al di fuori della loro sfera di influenza (togliendo così, implicitamente, ogni possibile accostamento tra Venezia e il concetto di impero). Addirittura esclude anche l'impero spagnolo che nella gestione di tutte le sue corone e possedimenti, la cosiddetta monarchia composita, doveva costantemente rapportarsi con altri soggetti, dalle cortes alle corporazioni professionali, dai ceti nobiliari ai consigli della Corona, alle assemblee rappresentanti territori e città nei più disparati angoli del dominio spagnolo, che non si accordano con la sua visione di impero, dove il vertice imperiale per mezzo di una efficiente macchina burocratica poteva agire senza che nessun altro soggetto politico si opponesse o avesse la legittimità per farlo. In sintesi, nella tesi di Bellabarba gli imperi in età moderna non risiedono in Europa ma in Asia, dall'impero ottomano, a quelli safavide, cinese o alla Russia degli zar⁹³. Questa visione però non lascia spazio a quegli imperi marittimi che si fondano sul controllo e monopolio delle rotte marittime.

Diversa è l'idea di impero di Herfried Münkler che, se per alcuni aspetti sembra ammettere di fatto Venezia come un impero, visto che rispetta i criteri della durata temporale e del raggiungimento della soglia augustea, ossia la capacità dopo la fase di espansione di raggiungere una stabilità che permetta di mantenere quanto acquisito, dall'altro include un altro fattore fondamentale di tipo spaziale che la Repubblica non possiede. Ci si riferisce al concetto per cui ogni impero si deve imporre su un "mondo", ossia una regione del globo che direttamente o indirettamente ricada inequivocabilmente e incontestabilmente nella sua sfera di influenza. Venezia non sembra avere questo requisito, anche considerandola come un impero marittimo, in quanto né sull'Egeo né sull'Adriatico ottenne un dominio e un monopolio incontrastato. Nell'Egeo la sua fu indubbiamente una presenza preminente, forte di numerosi appoggi e flotte che solcavano quel mare, ma non esclusiva, e, con la sconfitta del 1499 nelle acque dello Zonchio, fu fortemente ridimensionata. Nell'Adriatico, conosciuto allora come il Golfo della Serenissima, la Repubblica aveva alcune prerogative, quali il diritto di vietare l'ingresso in questo mare ad altre flotte da guerra senza il suo consenso e quello di poter riscuotere dazi da vascelli di altre nazioni. A ciò si aggiungeva il diritto di convogliare tutte le merci in entrata o uscita dai suoi dominî nella capitale, anche se tale diritto era costantemente rispettato solo per alcuni prodotti tra cui il sale e il grano, mentre per tutti gli altri i controlli diventavano rigidi solo nell'alto Adriatico, sopra la linea Zara-Ancona. Sotto di essa Venezia aveva iniziato a concedere dall'inizio dell'età moderna sempre più deroghe alle città che si affacciavano sul mare, sia sue sottoposte che indipendenti ma legate a lei da trattati politico-economici, assumendo una funzione di coordinamento e di direzione tra le diverse aree e sponde dell'Adriatico.

⁹³ Marco Bellabarba, *Stati, imperi, colonie*, in *Introduzione alla storia moderna*, a cura di Marco Bellabarba e Vincenzo Lavenia, Bologna, Il Mulino, 2018, pp. 105-115.

Nonostante ciò, il dominio veneziano sull'Adriatico era tutt'altro che incontestato. Si pensi alle condizioni imposte dal papa Giulio II in un momento difficile della Repubblica nel 1510⁹⁴, piuttosto che alle provocazioni del vicereame di Napoli, che tra la fine del Cinquecento e l'inizio del Seicento dimostrò più volte di non accettare le pretese veneziane⁹⁵. A questo si deve aggiungere la presenza, nello stesso Adriatico, del piccolo stato di Ragusa che proprio nella seconda metà del Cinquecento raggiunse il suo apogeo a livello economico, rivaleggiando per flotta e quantitativi di merci con la Serenissima⁹⁶. Da ciò si può osservare come Venezia possa essere considerata un laboratorio che potrebbe possedere alcuni degli elementi che poi furono tipici degli imperi dei secoli successivi, ma l'applicazione di questo concetto alla Repubblica di Venezia rimane ancora problematico e potenzialmente pericoloso in quanto rischia di proiettare sulla storia di Venezia un insieme di concetti e valori validi in altri luoghi e tempi, ma impropri per comprendere la fluidità delle magistrature veneziane e del sistema inclusivo, specialmente adriatico, che la Serenissima fece funzionare efficacemente per secoli.

Da quanto letto emerge che il saggio di Angelika Tzavara e soprattutto il volume di Maria Fusaro, siano due ricerche che arricchiscono il dibattito storiografico, così come il contributo della Crivelli, fornendo, tutte e tre, con approcci originali e con una solida base documentaria notevoli spunti di riflessione e suggestioni su quella rete commerciale e finanziaria, parte di un più ampio insieme di reti economiche, sociali e religiose, che dal tardo

⁹⁴ A. Zorzi, *La repubblica...*, cit., p. 373. Nel 1510 Giulio II, approfittando della debolezza veneziana dopo la sconfitta del 1508 ad Agnadello, riuscì ad estorcere una capitolazione a Venezia, in cui questa accettava la libertà di navigazione nell'Adriatico. Dopo poco tempo Venezia ignorò quest'evento ritornando alla sua politica secolare. La capitolazione, quindi, più che avere effetti concreti, servì come strumento giuridico impiegato da chiunque si ritrovasse coinvolto contro la Repubblica nelle continue dispute giuridico-diplomatiche sui diritti e privilegi avanzati dai veneziani.

⁹⁵ Maurizio Strano, *La Napoli tardo cinquecentesca agli occhi del residente veneziano Scaramelli*, in «Eurostudium3w», gennaio-marzo 2018, pp. 59-60. A ciò si aggiungano, a inizio Seicento, le provocazioni del duca di Ossuna, nuovo viceré di Napoli, e del suo omologo siciliano, con l'allestimento di imponenti flotte pirata, che oltre al limitato danno materiale arrecato a Venezia, furono un'azione simbolica di disconoscimento di ogni primato veneziano nell'Adriatico. Si veda Cristian Luca, *Le importazioni di merci levantine nella Venezia del Seicento e del primo Settecento: la cera e i pellami provenienti dai Principati Romeni*, a cura di Cristian Luca, Gianluca Masi e Andrea Piccardi, Venezia, Istros Editrice, 2004, pp. 323-324.

⁹⁶ M. Moroni, *Tra le due sponde...*, cit., pp. 45-49. Inoltre, per approfondire gli anni dello splendore raguseo, si veda, specie per capire il network dei commerci dell'entroterra balcanico in cui operavano i ragusei, Marco Moroni, *L'impero di San Biagio. Ragusa e i commerci balcanici dopo la conquista turca (1521-1620)*, Bologna, Il Mulino, 2011, pp. 69-106. Per i commerci marittimi, il legame di rivalità ma anche complementarietà tra Venezia e Ragusa emerge in alcuni lavori di Benedetto Ligorio, tra cui si ricordano Benedetto Ligorio, *Un ponte tra ottomani e cristiani. Il network degli ebrei di Ragusa tra Balcani e Adriatico (1585-1635)*, in *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea*, a cura di Fondazione Datini, Firenze, Firenze University Press, 2019, pp. 260-280, e Benedetto Ligorio, *La rete sefardita e il commercio tra Ragusa e Venezia (1580-1596)*, in *Venezia e il suo Stato da Mar. Atti del convegno internazionale*, Venezia, 9-11 marzo 2017, a cura di Rita Tolomeo e Bruno Crevato-Selvaggi, Venezia, la Musa Talia Editrice, 2018, pp. 169-184.

medioevo fino ai secoli dell'età moderna si è andata dipanando a Ponente come a Levante della penisola italiana, verso il resto del Mediterraneo, dell'Europa e del globo.

Bibliografia

- Robert C. Allen, *Storia economica globale*, Bologna, il Mulino, 2013.
- Gleen J. Ames, *The Goa Rendas and the case for indigenous dominance in the economy of portuguese Monsoon Asia, 1600-1700*, in *Fra Spazio e tempo. Studi in onore di Luigi De Rosa. Dal Medioevo al Seicento*, a cura di Ilaria Zilli, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1995.
- Karl Appuhn, *A forest on the sea. Environmental Expertise in Renaissance Venice*, Baltimora, The Johns Hopkins University Press, 2009.
- Alessandro Barbero, *Lepanto. La Battaglia dei tre imperi*, Bari-Roma, Laterza, 2012.
- Marco Bellabarba, *Stati, imperi, colonie*, in *Introduzione alla storia moderna*, a cura di Marco Bellabarba e Vincenzo Lavenia, Bologna, Il Mulino, 2018.
- Fernand Braudel, *Capitalismo e civiltà materiale*, Torino, Einaudi, 1977.
- Fernand Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 2010.
- Fernand Braudel, *Venezia*, Bologna, Il Mulino, 2013.
- Guillaume Calafat, *Livorno e la Camera di commercio di Marsiglia nel XVII secolo: consoli francesi, agenti e riscossione del cottimo*, a cura di Andrea Addobbati E Marcella Aglietti, Pisa, Pisa University Press, 2016.
- Andrea Caracausi, *Nastri,Nastrini, Cordelle. L'industria serica nel padovano, secc. XVII-XIX*, Padova, CLEUP Editrice, 2004.
- Carlo M. Cipolla, *Storia economica dell'Europa preindustriale*, Bologna, Il Mulino, 2002.
- Salvatore Ciriaco, *L'olio a Venezia in Età moderna. I consumi alimentari e gli alti usi*, in *Alimentazione e nutrizione secc. 13-18: atti della ventottesima Settimana di studi 22-27 aprile 1996*, a cura di Simonetta Cavaciocchi, Bagno a Ripoli, Le Monnier, 1988.
- Gaetano Cozzi, *La società veneta e il suo diritto*, Venezia, Marsilio Editore, 2000.
- Benedetta Crivelli, *Commercio e finanza in un impero globale. Mercanti milanesi nella penisola iberica (1570-1610)*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 2017.
- Partha Dasgupta, *Trust like a commodity*, in *Trust: Making and breaking cooperative relations*, a cura di Diego Gambetta, Oxford, Blackwell's Publishers, 1988.
- Laura De Fiore e Marco Meriggi, *World History. Le nuove rotte della storia*, Roma-Bari, Laterza, 2011.
- Giuseppe De Luca, *Finanza pubblica, State building ed economia reale nella Lombardia spagnola*, in *Antico regime e finanza pubblica: gli stati italiani preunitari*, a cura di M. Cini, Pisa, ETS, 2015.
- Patrizia Di Savino, *Protezionismo veneziano, manifattura e commercio dei tessuti serici a Vicenza nel XVIII secolo*, in «Studi veneziani» XVII, 1975.
- Paul Freedman, *Il gusto delle spezie nel medioevo*, Bologna, Il Mulino, 2009.
- Maria Fusaro, *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean. The Decline of Venice and the Rise of England. 1450-1700*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015.

- Maria Fusaro, *Reti commerciali e traffici globali in età moderna*, Bari-Roma, Laterza, 2008.
- Emilio Gabba, Daniele Foraboschi, Elio Lo Cascio, Dario Mantovani, Lucio Troiani, *Introduzione alla storia di Roma*, Milano, Edizioni Universitarie di Lettere, Economia, Diritto, 1999.
- Massimo Carlo Giannini, *I limiti della fiscalità regia fra teologia e politica nell'Italia spagnola della prima metà del Seicento*, in *Fiscalità e religione nell'Europa Cattolica. Idee, Linguaggi e pratiche (secoli XIV-XIX)*, a cura di Massimo Carlo Giannini, Viella, Roma, 2015.
- Massimo Carlo Giannini, *Per difesa comune. Fisco, clero e comunità nello stato di Milano (1535-1659)*, Vol. 1, *Dalle guerre d'Italia alla pax hispanica (1535-1592)*, Viterbo, Sette Città, 2017.
- Jan Glete, *La guerra sul mare. 1500-1650*, Bologna, Il Mulino, 2010.
- Max Gluckman, *The juridical process among the Barotse*, Manchester, Manchester University Press, 1955.
- Daniel R. Headrick, *Il predominio dell'Occidente. Tecnologia, ambiente, imperialismo*, Bologna, Il Mulino, 2011.
- Jean Claude Hocquet, *Il sale e la fortuna di Venezia*, Roma, Jouvence Società Editoriale, 1990.
- Jean Claude Hocquet, *La divisione delle entrate e i profitti della gabella del sale a Venezia nel XVI secolo*, in *Sale e saline nell'Adriatico, (secc. XV-XX)*, a cura di Antonio Di Vittorio, Napoli, Giannini Editore Napoli, 1979.
- Egidio Ivetic, *Un confine nel Mediterraneo, L'Adriatico orientale tra l'Italia e la Slavia (1300-1900)*, Roma, Viella, 2014.
- Paul Kennedy, *Ascesa e declino delle grandi potenze*, Milano, Garzanti, 1989.
- Frederic C. Lane, *Storia di Venezia*, Torino, Einaudi, 2015.
- Enrica Lanero, *Levante. Veneti e Ottomani nel XVIII secolo*, Venezia, Marsilio Editore, 2014.
- Benedetto Ligorio, *La rete sefardita e il commercio tra Ragusa e Venezia (1580-1596) in Venezia e il suo Stato da Mar*. Atti del convegno internazionale, Venezia, 9-11 marzo 2017, a cura di Rita Tolomeo e Bruno Crevato-Selvaggi, Venezia, la Musa Talia Editrice, 2018.
- Benedetto Ligorio, *Un ponte tra ottomani e cristiani. Il network degli ebrei di Ragusa tra Balcani e Adriatico (1585-1635)*, in *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea*, a cura di Fondazione Datini, Firenze, Firenze University Press, 2019.
- Cristian Luca, *Le importazioni di merci levantine nella Venezia del Seicento e del primo Settecento: la cera e i pellami provenienti dai Principati Romeni*, a cura di Cristian Luca, Gianluca Masi e Andrea Piccardi, Venezia, Istros Editrice, 2004.
- Ivo Martozzi, *Crisi, stagnazione e mutamento nello stato veneziano Sei-Settecentesco: il caso del commercio e della produzione olearia*, in «Rivista studi veneziani», a. IV (1980).
- Luca Molà, *The silk industry of Renaissance Venice*, Baltimora, The Johns Hopkins University Press, 2000.
- Marco Moroni, *L'impero di San Biagio. Ragusa e i commerci balcanici dopo la conquista turca (1521-1620)*, Bologna, Il Mulino, 2011.
- Marco Moroni, *Tra le due sponde dell'Adriatico. Rapporti economici, culturali e devozionali in età moderna*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2010.

- Herfreid Mükkler, *Imperi. Il dominio del mondo, dall'antica Roma agli Stati Uniti*, Bologna, Il Mulino, 2008.
- Aurelio Musi, *L'impero dei viceré*, Bologna, il Mulino, 2013.
- Walter Panciera, *The industries of Venice in the Seventeenth and Eighteenth centuries*, in *At the centre of the Old World. Trade and Manufacturing in Venice and the venetian mainland, 1400-1800*, a cura di Paola Lanaro, Toronto, Centre for Reformation and Renaissance Studies, 2006.
- Geoffrey Parker, *La grande strategia de Felipe II*, Madrid, Alianza Editorial, 1998.
- Maria Pia Pedani, *Venezia Porta d'Oriente*, Bologna, Il Mulino, 2010.
- Luciano Pezzolo, *L'oro dello stato: società, finanza e fisco nella Repubblica veneta del secondo '500*, Treviso, Fondazione Benetton, 1990.
- Kenneth Pomeranz, *La grande divergenza. La Cina, l'Europa e la nascita dell'economia mondiale moderna*, Bologna, Il Mulino, 2004.
- Carlo Poni, *La seta in Italia. Una grande industria prima della rivoluzione industriale*, Bologna, Il Mulino, 2009.
- Paolo Preto, *Venezia e Turchi*, Roma, Viella, 2013.
- Adriano Prosperi, *Dalla Peste Nera alla guerra dei Trent'anni*, Torino, Einaudi, 2000.
- Francisco Zamora Rodriguez, *Livorno al crocevia degli imperi iberici in La città delle nazioni. Livorno e i limiti del cosmopolitismo (1566-1834)*, a cura di Andrea Addobbati e Marcella Aglietti, Pisa, Pisa University Press, 2016.
- Neil J. Smelser, *Manuale di sociologia*, Bologna, Il Mulino, 2011.
- Maurizio Strano, *La Napoli tardo cinquecentesca agli occhi del residente veneziano Scaramelli*, in «Eurostudium3w», gennaio-marzo 2018.
- Alain Tallon, *L'Europa del Cinquecento Stati e relazioni internazionali*, Roma, Carocci editore, 2013.
- Frank Trentmann, *L'impero delle cose. Come siamo diventati consumatori. Dal XV al XXI secolo*, Torino, Einaudi, 2017.
- Francesca Trivellato, *Il commercio interculturale. La diaspora sefardita, Livorno e i traffici globali in età moderna*, Roma, Viella, 2016.
- Ugo Tucci, *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Bologna, il Mulino, 1981.
- Angeliki Tzavara, *Dalle vigne di Napoli di Romania a Venezia: il commercio di uva passa tra intervento statale e iniziativa privata. Seconda metà XIV-prima metà XV secolo*, in *Venezia e il suo Stato da Mar. Atti del convegno internazionale, Venezia, 9-11 marzo 2017* a cura di Rita Tolomeo e Bruno Crevato-Selvaggi, Roma, La Musa Talia Editrice, 2018.
- Paola Volpini, *Principes, embajadores y agentes en la edad moderna*, Spain, Silex, 2017.
- Immanuel Wallerstein, *Alla Scoperta del sistema-mondo*, Roma. ManifestoLibri, 2010.

Fonti archivistiche

ASVe, Senato, Dispacci, Rettori, Dalmazia, b. 60.