

CITTÀ DELL'ADRIATICO

EGIDIO IVETIC

Università degli Studi di Padova

L'Adriatico è un mare omogeneo, nella sua forma, e, allo stesso tempo, complesso nelle sue stratificazioni politiche, sociali e culturali, se lo consideriamo nella sua storia.¹ La sua sponda orientale si è rivelata, attraverso i secoli, come una zona di confine tra popoli, lingue e modelli di civiltà. Lo stesso Adriatico è stato confine tra Europa occidentale ed Europa orientale, tra Europa centrale e Mediterraneo. Del Mediterraneo, di cui è parte, l'Adriatico riassume le principali caratteristiche. Esso ha sempre avuto una certa sua soggettività nella percezione comune della sua dimensione e nell'essere un sistema di scambi economici e di mobilità tra le sponde, come fosse un paese. E, similmente al Mediterraneo, l'Adriatico va inteso come mare-regione in cui si sommano le storie regionali dei suoi litorali. In concreto, qui si tratta delle storie di Puglia, d'Abruzzo e Molise, delle Marche, della Romagna, di Ferrara, della laguna veneta, del Carso con Trieste, dell'Istria, della Dalmazia, del litorale croato e dell'antica Croazia, delle Bocche di Cattaro, delle coste oggi montenegrine, fino al fiume Drin, delle coste albanesi e di Corfù.

In questo mare, nel passato, la dimensione urbana ha puntellato il sistema delle regioni. Le città furono snodi per gli scambi, per la complementarietà economica e migratoria tra i litorali. Tutto questo, a livello storiografico, ormai è chiaro. Si tratta ora di proporre e portare avanti ricerche e studi in grado di contemplare l'Adriatico nella sua totalità. L'*ancien régime* urbano adriatico è composto da una linea di città e cittadine marittime. Si tratta, procedendo in senso orario, di Otranto, Brindisi, Monopoli, Polignano, Mola, Bari, Giovinazzo, Molfetta, Bisceglie, Trani, Barletta, Manfredonia, Vieste, Termoli, Vasto, Ortona, Pescara, Ancona, Senigallia, Fano, Pesaro, Rimini, Cervia, Chioggia, Venezia, Caorle, Grado, Trieste, Muggia, Capodistria, Pirano, Umago, Cittanova, Parenzo, Rovigno, Pola, Fiume, Cherso, Segna, Arbe, Zara, Sebenico, Spalato, Lesina, Ragusa, Cattaro, Perasto, Antivari, Dulcigno, Durazzo e Valona. Sono cinquantuno tra città e cittadine. Un numero importante, se consideriamo che la sponda africana del Mediterraneo, tra Tangeri e Rosetta, alle foci del Nilo, contava circa ven-

tidue centri urbani e portuali in età moderna, o se pensiamo alla dozzina di città costiere del Levante, tra i Dardanelli e il Sinai. Nell'Adriatico, a parte Venezia, che sovrastava per grandezza, si trattava di centri minori, la cui grandezza andava da un migliaio scarso ad un massimo di dieci o quindicimila abitanti. Tra il Cinque e il Settecento spiccavano per grandezza Barletta, Ancona e Chioggia, con oltre diecimila abitanti. La sola Venezia, con circa centocinquantomila abitanti verso il 1540, era grande come tutti gli altri centri adriatici calcolati assieme. Si nota una maggiore concentrazione di centri urbani, anche minimi in senso demografico —ma non funzionale—, lungo le coste pugliesi e quelle istriane. Così come si notano i pochi insediamenti, più che altro piccoli scali, lungo il litorale appenninico da Pescara ad Ancona, o l'assenza di scali per lunghi tratti del litorale albanese, basso e paludoso, difficile da praticare.

Nell'Adriatico moderno possiamo individuare quattro conurbazioni. Un primo sistema, che possiamo chiamare *veneto*, riguarda la laguna di Venezia, con Venezia stessa al centro, ovvero l'antico Dogado, che si sviluppava da Chioggia a Grado. Il Dogado si univa con la costellazione urbana istriana (l'Istria veneta), da Trieste a Pola e, da questa a sua volta, si legava alla costellazione urbana dalmata (la Dalmazia veneta), da Cherso, tramite Zara, Sebenico e Spalato fino a Ragusa e a Cattaro, nell'omonima insenatura. Un secondo sistema era quello marchigiano-romagnolo, la facciata adriatica dello Stato della Chiesa, una conurbazione che riproponeva l'antica pentapoli bizantina, con Ancona, Senigallia, Fano, Pesaro, Rimini e pure Ravenna, anche se ormai lontana dal mare. Il terzo sistema comprendeva le città pugliesi, la facciata adriatica del Regno di Napoli, da Manfredonia ad Otranto. Come quarto sistema vanno considerate le città marittime ottomane: Valona, Durazzo e, dal 1573, Dulcigno e Antivari. I quattro sistemi rispecchiavano dunque altrettanti contesti politici che si sono affacciati sull'Adriatico tra il Quattrocento e l'Ottocento. A parte vanno considerate Trieste e Fiume, città asburgiche.

Come altrove nel Mediterraneo europeo (o Europa mediterranea), le città adriatiche vissero una crescita demografica dopo il Mille. L'Adriatico dei comuni si era affermato nel XII secolo. Lo sviluppo delle istituzioni comunali, votate all'autonomia cittadina nei confronti del sovrano, con tendenza a inquadrare il territorio circostante, caratterizza, si sa, l'Italia cen-

1. Si riprendono qui alcuni passi e riflessioni elaborate in Egidio IVETIC, *Storia dell'Adriatico. Un mare e la sua civiltà*, Bologna, Il Mulino, 2019. Si rimanda ad esso per i riferimenti bibliografici più dettagliati.

tro-settentrionale.² Questo processo, posto su scala adriatica, non ha investito tutte le città, quanto l'arco litoraneo che va dalle Marche (da Ancona), tramite le lagune venete, all'Istria e alla Dalmazia (fino a Ragusa e Cattaro). Non le città del basso Adriatico. Qui ci sono stati importanti e noti centri tra Puglia e Albania; centri, tuttavia, non in grado di imporsi verso un potere sovrano a sua volta capace di penetrare dentro le mura urbane. La situazione dell'Italia in sostanza si rifletteva nell'Adriatico. C'erano due aree, a seconda dei modi di negoziare il potere tra città e sovranità.³ Si può parlare di civiltà comunale adriatica, corrispondente ad un policentrismo urbano che ha visto imporsi, da un luogo all'altro, le figure dei podestà e che implicava l'esistenza di reti di conoscenze tra i ceti dirigenti. La comunanza istituzionale tra le due sponde ha riguardato le strutture amministrative, ma anche la diffusione e la circolazione di ruoli istituzionali, come i notai, soprattutto a partire dal Trecento, come l'alto clero secolare, i vescovi, nonché il clero regolare, con l'affermazione degli ordini francescano e domenicano di qua e di là del mare; ma ha riguardato pure il costante passaggio di maestri, medici e artisti. Ci fu tutta una mobilità trans-marittima di professioni, maestranze e ruoli religiosi tra i comuni adriatici, a prescindere della sovranità. Troviamo quasi di regola notai marchigiani e romagnoli nelle città dalmate. E questa tendenza si era consolidata nel tempo, tra il tardo medioevo e l'Ottocento, quando cambia tutto. Circolazione di uomini e di esperienze. Lo si coglie bene nell'ambito artistico. Ma vediamo le caratteristiche delle quattro conurbazioni: area veneta, Stato della Chiesa, Puglia, area ottomana e, infine, i casi di Trieste e Fiume.

Venezia fu una delle maggiori città d'Italia e l'unica città di rilevanza europea e mediterranea nell'Adriatico. Fino a tutto il Settecento la sua popolazione (circa centocinquantamila abitanti) era maggiore della penisola istriana oppure della Dalmazia veneta (circa centomila abitanti); la sua economia continuava ad essere di primaria importanza come luogo di interscambio adriatico per quanto riguardava il sale, il grano e i pro-

dotti manifatturieri, un primato messo in discussione —ma non ridimensionato— solo dai porti franchi di Trieste e Ancona e solo nel secondo Settecento. Tuttavia, rispetto allo spazio marittimo che fino alla caduta di Candia (Creta) nel 1669 si estendeva fino al Levante, nell'ultimo secolo della sua vita, la civiltà di Venezia si era ritirata e arginata alle isole Ionie e all'Adriatico, alle dimensioni degli inizi della sua lunga storia. E, sin dalle origini, accanto a Venezia sorta a Rialto nel IX secolo, ci fu una costellazione di città-isole, fortemente integrate con la Dominante, come fossero sestieri distaccati. Pensiamo ovviamente a Chioggia, Murano, Burano, Grado, ma anche ai centri minori, come Caorle.

In Istria incontriamo una schiera di città da secoli legate prima a Ravenna e poi a Venezia. L'Istria, marchesato del patriarca di Aquileia, passò pezzo dopo pezzo sotto sovranità di Venezia a partire dalla dedizione di Parenzo nel 1267. La diretta ingerenza veneta fu necessaria per contrastare l'espansione dei conti di Gorizia, una famiglia di potenti feudatari, radicati tra il Tirolo, Gorizia e appunto l'Istria. Parenzo, temendo di essere attaccata da Capodistria e dai Goriziani, preferì essere soggetta alla città di san Marco. Fu l'inizio di un processo che investì le altre città. Nel 1269 ci fu la dedizione di Umago; nel 1271, di Cittanova e di San Lorenzo; nel 1275, di Montona. Non fu sempre un fatto pacifico: nel 1279, Capodistria fu sottomessa da Venezia dopo un conflitto, che coinvolse pure i Goriziani. La caduta della seconda città istriana indusse, nel 1283, la dedizione di Pirano e di Rovigno. Ci furono due insubordinazioni di Capodistria, che Venezia repressero violentemente. Sulla facciata marittima della penisola rimaneva a sé soltanto Pola, la maggiore città, suddita del patriarca di Aquileia, e retta da una quasi signoria della famiglia dei Sergi, detti *Castropola*. Questo fino al 1331, quando uno scontro tra fazioni costrinse pure Pola a fare dedizione a Venezia. La Serenissima ebbe a quel punto due terzi della costa istriana. Si era realizzato così il più vicino oltremare veneziano. Un'espansione, quella nell'Istria, che si attuò in parallelo con il rafforzamento sulla sponda opposta dei legami economici, tramite patti, con Ravenna e la Puglia, e tramite il drastico trattato del 1281 con Ancona. Patti che concessero a Venezia il monopolio marittimo a nord della linea Ancona-Zara.

Zara cadde in mano a Venezia durante la famosa quarta crociata, del 1202-1204. Ma, fra il 1204 e il 1358, non si può dire che ci fosse stata una Dalmazia veneta, in senso di provincia. Si trattava, al più, di diversi domini: dal 1204 furono assoggettate Zara e Ragusa; e questa deteneva già le isole di Meleda e Lagosta. Curzola fu veneziana dal 1254, assegnata ai patrizi Zorzi, come conti-governatori. Nel 1278, fecero dedizione a Venezia le isole di Brazza e Lesina, che comprendeva l'isola di Lissa. Nel 1322, Sebenico passò

2. Per un quadro generale, Marino BERENGO, *L'Europa delle città. Il volto della società urbana europea tra medioevo ed età moderna*, Torino, Einaudi, 1999; Jean-Claude MAIRE VIGUEUR e Enrico FAINI, *Il sistema politico dei comuni italiani (secoli XII-XIV)*, Milano, Bruno Mondadori, 2010; Jean-Claude MAIRE VIGUEUR, *Cavalieri e cittadini. Guerra, conflitti e società nell'Italia comunale*, Bologna, Il Mulino, 2004.

3. Giuseppe GALASSO, *Mezzogiorno medievale e moderno*, Torino, Einaudi, 1965; Giuseppe GALASSO, *Dal comune medievale all'Unità. Linee di storia meridionale*, Roma e Bari, Laterza, 1969; Giovanni TABACCO, *Egemonie sociali e strutture del potere nel medioevo italiano*, Torino, Einaudi, 1979, p. 46-47; Giuseppe GALASSO e Rosario ROMEO (dirs.), *Storia del Mezzogiorno*, vol. 2: *Il medioevo*, Napoli, Edizioni del Sole, 1988-1989; Giovanni VITOLO, *L'Italia delle altre città. Un'immagine del Mezzogiorno medievale*, Napoli, Liguori, 2014.

sotto Venezia, e nel 1328, lo stesso fecero Spalato e Traù. Ciò non toglie che ci fossero defezioni: Ragusa, nel 1219 e nel 1232; Zara, nel 1242, nel 1311, nel 1346 e nel 1354. Una serie di insubordinazioni e l'ingresso sulla scena di Ludovico I d'Angiò, re d'Ungheria dal 1342 —il quale rese chiara l'intenzione di annettersi la Dalmazia—, portarono al tracollo di questa costruzione veneziana. All'insurrezione di Zara nel 1346, duramente repressa, seguì un'altra, nel 1354, e poi la guerra veneto-ungherese del 1356-1358, un conflitto disastroso per Venezia. Spalato e Traù, Zara e Sebenico cacciarono i conti veneziani, consegnandosi al re Ludovico I. Così, nel 1358, con la pace di Zara, Venezia dovette cedere tutti i domini dalmati in favore dell'Ungheria.⁴ Dalla punta dell'Istria sino all'Egeo, Venezia non ebbe più scali propri. La guerra di Chioggia del 1379-1381 fu una prova drammatica, ma anche la premessa della rinascita per la città di san Marco.⁵ Il *Comune Veneciarum* non perse tempo per ricostruire il proprio Golfo, partendo dal basso Adriatico. Sotto i primi segnali dell'espansione ottomana nei Balcani, nel 1386 ci fu l'acquisizione di Corfù, e, nel 1392, quella di Durazzo, già angioine, e ancora, nel 1393, quella di Alessio. Nel 1396 si ebbe il possesso di Scutari; nel 1397 di Drivasto; e nel 1405-1406 la conquista di Dulcigno, Budua e Antivari, controllate fino al 1412, e poi riavute definitivamente nel 1421. La costa albanese fu ormai veneta. In parallelo con l'espansione nella terraferma fino a Brescia e Bergamo e il consolidamento in Istria —con l'acquisizione di Albona e Pinguente—, Venezia, tra il 1409 e il 1420, si riprese la Dalmazia. Nel 1409 ci fu l'acquisto dei diritti su Zara, Pago, Vrana e Novigradi, con il versamento di centomila ducati a Ladislao di Durazzo. L'imperatore Sigismondo di Lussemburgo reagì con una guerra contro Venezia nel 1409-1411, ma dovette desistere. Il diritto ottenuto sulla Dalmazia divenne la base per ulteriori ingrandimenti. Si rinnovarono le dedizioni nel caso di Cherso, Ossero, Nona e Arbe nel 1409, di Spalato, Brazza e Curzola nel 1420, e di Lesina nel 1421. Ci furono nuove dedizioni nel caso di Cattaro nel 1420 e della comunità di Pastrovicchio (Pastrovići) nel 1423, e conquiste militari per quanto concerne Sebenico nel 1412 e Traù nel 1420. Almissa, a sud di Spalato, importante caposaldo, si diede alla Serenissima nel 1444. L'isola di Veglia, la più grande dell'arcipelago, proprietà dei conti Frangipane, fu ceduta da questi a Venezia nel 1480. Ecco dunque formata la Dalmazia veneta, che dal secondo Quattrocen-

to fu gradualmente intesa come una provincia. Fu un insieme di comuni, di città e cittadine che inquadravano i territori del litorale e delle isole.

L'Istria, la Dalmazia e l'Albania veneta, spesso accomunate nello *Stato da Mar* veneziano, costituivano compagini distinte, con connotazioni specifiche. Ben distinte le vedeva Venezia. L'Istria era la prima periferia marittima della Dominante; lo era nel Trecento come lo era nel Settecento. I porti istriani erano la parte prolungata delle lagune, luoghi da cui Venezia attinse legname da costruzione, da riscaldamento e pietre, bestiame, vino, sale e, soprattutto, olio, tutto a basso costo di trasporto. C'era un rapporto immediato tra le due sponde (soli cento chilometri di distanza). L'Istria veneta, denominata *Scudo della Dominante*, fece parte dello *Stato da Mar*, ma la troviamo indicata pure nello *Stato da Terra*, negli ultimi due secoli della repubblica. La Dalmazia ha costituito, vista la conformazione regionale allungata e insulare e quindi fortemente marittima, l'asse della circolazione marittima nell'Adriatico. Fu una duplice provincia, almeno nella dicitura ufficiale: Dalmazia e Albania veneta. Quest'ultima riguardava, dopo il 1573, anno della perdita di Antivari e Dulcigno, solo Cattaro e il castello di Budua, il cui podestà rispondeva al provveditore generale di Dalmazia con sede a Zara. La Dalmazia era una catena di città e isole, anelli imprescindibili per il dominio adriatico. Qui i veneziani avevano sperimentato il più lungo governo nella storia dello stato veneto, sin dal 1204, tramite podestà imposti o concordati, e tramite l'amministrazione dei patrizi investiti di titolo comitale. Le città vere e proprie erano Zara, Sebenico, Traù, Spalato, Cattaro. Questi centri, aggrappati alla costa e accerchiati dai possedimenti ottomani, possono essere intesi come altrettante isole. Solo Zara raggiungeva circa cinquemila abitanti. Erano avamposti cinti da mura, con esigui contadi, ridotti al minimo dai vari conflitti, incapaci di garantire l'annona, se non per un paio di mesi all'anno. Durante tutto il Cinquecento, questi luoghi subirono una crescente militarizzazione, con la presenza di militari e la costruzione di strutture difensive. E crebbe la dipendenza da Venezia in fatto di derrate, di grano. Solo la Dominante, con il suo mercato e le sue navi, poteva garantire il fabbisogno nelle congiunture più difficili. Dopo le tre guerre veneto-turche, dal 1645 al 1718, la Dalmazia s'ingrandì e visse una certa prosperità economica e demografica. Lo stesso si può dire per l'Istria. La dimensione urbana, in entrambe le regioni, ebbe un periodo rigoglioso nell'ultimo dominio veneto. In genere, con la pace raggiunta nell'Adriatico, con la stabilità politica tra il 1718 e il 1797, si intensificò la mobilità tra i centri marittimi; si rafforzò la tradizionale trasversalità tra la Dominante, il Dogado, le città istriane e quelle dalmate.

Le rive pontificie nell'Adriatico andavano da Goro, ovvero dalle foci del Po, alle foci del Tronto. C'erano

4. Nada KLAČIĆ e Ivo PETRICIOLI, *Prošlost Zadra*, vol. 2: *Zadar u srednjem vijeku do 1409*, Zadar, Sveučilište u Splitu, 1976.

5. Roberto CESSI, *Dopo la guerra di Chioggia. Il nuovo orientamento della politica veneziana alla fine del secolo XIV*, ed. Marina ZANAZZO, Venezia, Deputazione di Storia patria per le Venezie, 2005.

due tipi di Marche: la marca prettamente pontificia, e la marca del ducato di Urbino, dei Montefeltro e poi dei Della Rovere, e del ducato di Camerino. La marca d'Ancona, a dispetto del nome, aveva in Macerata il capoluogo, che divenne sede della legazione. Ancona, per certi aspetti una repubblica marinara semiautonoma, dovette cedere la sua *libertas* al papa nel 1532, divenendo una città periferica soggetta al prelato di turno. In età moderna, la dizione Marche diventa comune, anche nel senso di *limes* dello Stato papale nei confronti dell'Oriente, che cominciava nell'Adriatico, data la presenza degli ottomani; si trattava di un amalgama di signorie autonome e città sottoposte alla legazione pontificia. Si era mantenuto ben oltre il Cinquecento il ducato di Urbino, uno stato appenninico e adriatico, una signoria quattrocentesca piccola, ma ricca di cereali, con due capitali, Urbino e Pesaro, e Senigallia come porto principale. Il duca Francesco Maria II Della Rovere era rimasto senza eredi nel 1623, e quando morì, nel 1631, fu Roma, sotto Urbano VIII, che recuperò lo stato urbinato. Così le Marche pontificie risultarono completate e si era creato un unico fronte marittimo adriatico dello stato papalino, che poi fu il lato marittimo più importante. Sul Tirreno, c'erano infatti solo Civitavecchia e Ostia di qualche rilievo, in un litorale per gran parte impaludato. Ferrara e la Romagna, ovviamente, erano altra cosa dalle Marche. La Romagna aveva una fitta rete stradale che si diramava dall'asse viario emiliano e aveva acque interne navigabili verso Cesenatico e Rimini; da qui la necessità di pochi porti, che erano Pontelagoscuro nel Ferrarese (un porto fluviale), Goro, Volano, Magnavacca (Porto Garibaldi), Porto Corsini (Ravenna), Cervia, Cesenatico, Rimini e Cattolica.

Dal 1532 in poi, Ancona divenne il principale porto pontificio, che attirò, in un primo momento, mercanti stranieri, tra cui ebrei. Ma Roma impose restrizioni proprio agli ebrei di Ancona; si giunse ad un processo e alla condanna a morte di tutta una comunità nel 1556. Fu un disastro per i commerci che migrarono verso Senigallia e Pesaro, allora porti del ducato di Montefeltro, nonché verso Venezia, luoghi più tolleranti. Ancona uscì dalla crisi solo sul finire del secolo, con l'arrivo di comunità di mercanti greci, armeni, ragusei, turchi, fiorentini e lombardi. La città aveva raggiunto i ventimila abitanti nel Seicento e, dopo Venezia, era uno dei più cospicui centri dell'Adriatico. Aveva il monte di pietà, la zecca, scuole pubbliche, stamperie, ospedali, alberghi, chiese e conventi, diverse manifatture. Si era creato l'asse commerciale Ancona-Ragusa, incoraggiato dagli stessi pontefici, nonostante Ragusa fosse un vassallo di Istanbul e rappresentasse gli affari degli ottomani. La concorrenza di Spalato impedì, tuttavia, un pieno decollo di Ancona, che prima non seppe approfittare della guerra veneto-ottomana di Candia (1645-1669), e poi subì

indirettamente il tracollo economico di Ragusa, distrutta dal terremoto del 1667. Dovettero passare decenni; solo con la proclamazione del porto franco nel 1732 si aprì una nuova stagione per la città, che già con l'avvio di un lazzereto di stato nel 1701, aveva avuto un momento di svolta. Stagione buona, ma non eclatante, per cui si parla di crescita e poi di frenata dello sviluppo complessivo, come se Ancona non potesse andare oltre una certa soglia.⁶ Ad ogni modo, si era realizzata per la sponda marchigiana una vivace complementarità tra Senigallia, dove la fiera franca raggiunse l'apice proprio nel Settecento, e Ancona, la quale, più che verso il Levante, aveva rivolto i commerci a Ponente, stringendo legami con operatori di Francia, Olanda e Inghilterra. Loreto, con il santuario della Santa Casa e della Madonna, si era confermata quale maggiore centro spirituale dell'Adriatico, verso cui confluivano pellegrinaggi e donazioni —attestate negli atti notarili di entrambi i litorali. Sisto V la elevò al rango di città nel 1586 e promosse uno sviluppo urbano che, nel Settecento, raggiunse il suo apice, anche sul piano architettonico. Nel monumentale complesso del santuario era ospitato un collegio illirico, amministrato dai gesuiti, in cui si formava il clero destinato ad operare nell'Adriatico orientale e oltre. Nell'insieme, pure le terre pontificie nell'Adriatico vissero un Settecento prospero e seppero reggere alle carestie che si susseguirono dal 1764-1766.

Durante tutta l'età moderna continuano i buoni rapporti dei porti del Regno di Napoli con Venezia. Ne era una conferma la rete dei consolati veneti. Gli uomini di Venezia erano presenti oltre che a Napoli, Taranto, Gallipoli, Reggio e Crotone, soprattutto nelle città adriatiche: Otranto, Lecce, Brindisi, Monopoli, Mola, Bari, Giovinazzo, Molfetta, Bisceglie, Trani, Barletta, Manfredonia, Vieste, Vasto, Chieti e Pescara. Le terre pugliesi avevano mantenuto la più forte concentrazione urbana di tutto l'Adriatico. Il quadro demografico di fine Settecento vedeva primeggiare Monopoli con 19.000 abitanti, seguita da Bari, con 18.700; poi Foggia, con 17.000; Barletta, con 15.800; Lecce, con 15.600; San Severo, con 15.000; Bitonto, con 14.500; Trani, con 14.000; Andria, con 13.400; Molfetta, con 13.000; Bisceglie, con 11.000; Lucera, con 9.000; Monte Sant'Angelo, con 9.000. Un contesto impressionante se si considera che, in Dalmazia, non c'era città in grado di raggiungere i diecimila abitanti, mentre, in Istria, solo Rovigno toccava i diecimila. Poi c'erano Trieste, Chioggia, Ravenna e Ancona, con circa ventimila abitanti. E sempre Venezia, nettamente distaccata, con i suoi centosessantamila abitanti. Le grosse città pugliesi, concentrate lungo la fascia litora-

6. Alberto CARACCILO, *Le port franc d'Ancone. Croissance et impasse d'un milieu marchand au XVIII^e siècle*, Parigi, SEVPEN, 1965.

nea o nell'immediato entroterra, sono definite dalla storiografia come *agro-towns*, città che si fornivano servizi e commerci, ma che, soprattutto, ospitavano una popolazione in larga parte rurale, dedita alle colture così redditizie in Puglia. Certo, lungo la costa c'era la marineria e la pesca, ma non con l'incidenza con cui la troviamo nel medio e alto Adriatico. La pesca, come in Abruzzo, era praticata dalla costa, con le reti. A lungo Foggia e Lecce furono i due fulcri economici del contesto pugliese. Foggia, con la Dogana della mena delle pecore, e Lecce, come centro di un'agricoltura specializzata che, nel corso del Seicento, spostò a Gallipoli lo snodo per l'esportazione, soprattutto dell'olio, che divenne richiestissimo dai mercanti francesi —l'industria del sapone a Marsiglia— e inglesi nel corso del Settecento. Ma anche la Terra di Bari fu descritta nel Cinquecento come una delle più ricche del Regno di Napoli, abbondante di grano, olio, zafferano, cotone, vino, salnitro, sale e mandorle —c'erano interi boschi di mandorle. Produzione accompagnata da un sistema di flussi interni, di spostamenti degli agricoltori tra città e masserie e da una coltura all'altra a seconda delle stagioni e dei raccolti (grano, uva, olive, mandorle, cotone, lino). Era vivo un fervido scambio infra-regionale, rivolto all'esportazione oltre Adriatico e tramite l'Adriatico verso il nord Italia o verso la grande Napoli oppure, con Gallipoli, verso il Mediterraneo occidentale e fuori dal Mediterraneo. Non ci sono dubbi: le terre di Puglia erano le più sviluppate, sul piano economico, nell'Adriatico moderno. La Terra di Bari era la più urbanizzata e la più evoluta sul piano agricolo, tanto nel Mezzogiorno quanto nell'Adriatico. Seguiva il contesto marchigiano. E Venezia, si sa, era qualcosa di unico.

L'Abruzzo, come il Molise, vanno considerati a parte. Nei due Abruzzi, il tribunale d'udienza nel primo Cinquecento si stabilizzò a Chieti; poi, nel 1641, fu istituita una seconda udienza ad Aquila, e, nel 1684, una terza a Teramo.⁷ Le spese militari riguardarono la piazzaforte di Pescara, la grande fortezza di Civitella del Tronto nonché una quindicina di torri lungo la costa abruzzese costruite tra il 1538 e la fine del Cinquecento. Anche qui i feudi erano concessi a grandi famiglie nobiliari italiane e spagnole; così i Farnese, duchi di Parma, ebbero nel Cinquecento quattro città vescovili (Cittaducale, Penne, Ortona e Campi); così i Medici, granduchi di Toscana, controllavano la valle del Tirino. A parte i feudi, le città più importanti sul

versante adriatico erano Campi, Teramo, Atri, Chieti, Lanciano e, sul litorale, Pescara e Ortona. Gli snodi dei commerci della regione, dove erano concentrate le dogane e le *portolanie*, erano Aquila, Teramo, Pescara, Ortona, Giulianova e San Vito, che era il porto di Lanciano. Teramo e Atri assomigliavano alle città marchigiane. Lanciano fu il centro economico più importante; la sua fiera era tra le principali d'Italia e dell'Adriatico. Una regione appartata, considerata dai gesuiti come le «Indie degli Abruzzi», ma, allo stesso tempo, connessa con il resto d'Italia. A Chieti, nel Settecento, il ceto mercantile era costituito da immigrati dalle province di Milano, Como e Bergamo. Certo, la pastorizia, con la leggendaria transumanza verso la Capitanata, e lo sfruttamento del legname rimanevano le voci più importanti nell'economia locale. E il contado del Molise, passato nel 1538 sotto l'udienza della Capitanata, nella sua fascia costiera adriatica, con Termoli, rifletteva su scala minore le connotazioni dei due Abruzzi.

L'Adriatico dell'impero ottomano era connotato da una costa insidiosa per la navigazione. Le sponde dell'Epiro e dell'Albania erano in gran parte deserte, con pochi porti: Valona, Durazzo e, dal 1573, Dulcigno e Antivari. A Dulcigno furono collocate comunità berbere e promossa l'attività piratesca: i famosi pirati dulcignotti, che divennero sinonimo di terrore, soprattutto durante le fasi belliche. Un porto minore, ma ben fortificato, era Castelnuovo, nelle Bocche di Cattaro, dove storicamente l'Erzegovina toccava il mare. L'insenatura delle Bocche era un vero e proprio condominio tra Venezia e la Sublime Porta; qui, alle ottomane Castenuovo e Risano, stavano contrapposte alle veneziane Perasto e Cattaro, si incrociavano le imbarcazioni con le bandiere della mezzaluna e di san Marco; e in più, la popolazione era divisa tra cattolici e ortodossi, mentre i minareti si scorgono nelle raffigurazioni di Castelnuovo fino al 1688, quando cadde in mano ai veneziani. I turchi possedevano parte della costa in Dalmazia, alle foci del Narenta e lungo la costiera di Macarsca, ottomana dal 1499 al 1646, e poi due sbocchi, uno tra Almissa e Poglizza, uno ad Obrovazzo, alla foce dello Zrmanja, tra i territori della Serenissima e le propaggini della Croazia asburgica. Così, fino al 1699 e al 1718, la repubblica di Ragusa era rimasta ampiamente isolata dai territori veneziani, se non fosse per l'isola di Curzola, posta a breve distanza in fronte alla ragusea penisola di Sabbioncello. Più a sud, la regione albanese era scarsamente abitata. Pressoché deserti erano ampi tratti del litorale. Solo Durazzo riuscì a mantenere una certa importanza, e con Valona rappresentava l'ingresso sulla via Egnazia resuscitata dagli ottomani.⁸ Dulcigno era un covo di pirati; ad Antivari

7. Raffaele COLAPIETRA, «Abruzzo Citeriore, Abruzzo Ulteriore, Molise», in Giuseppe GALASSO e Rosario ROMEO (dir.), *Storia del Mezzogiorno*, vol. 6: *Le provincie del Mezzogiorno*, Roma, Edizioni del Sole, 1986, p. 17-266; Costantino FELICE, Adolfo PEPE e Luigi PONZANI (ed.), *Storia dell'Abruzzo*, vol. 3: *Dal 1350 al 1650*, Roma e Bari, Laterza, 1999; Costantino FELICE, Adolfo PEPE e Luigi PONZANI (ed.), *Storia dell'Abruzzo*, vol. 4: *Dal 1650 al 1900*, Roma e Bari, Laterza, 1999.

8. Elizabeth ZACHARIADOU (ed.), *The Via Egnatia under Ottoman Rule (1380-1699): A Symposium Held in Rethymnon 9-11 January 1994*, Rethymnon, Crete University Press, 1996.

c'era un discreto via vai commerciale. Le basi ottomane nell'Adriatico servivano come luogo di ripiego per i corsari barbareschi. Tuttavia, anche qui, l'interscambio montagna-litorale era la regola. Più che con la Puglia, era intenso il traffico con Corfù, sbocco commerciale per buona parte delle terre albanesi e per l'Epiro, che aveva il suo mare tra Himera, Sarande e la microregione della Chameria, abitata per secoli da albanesi e greci ortodossi, ma anche da albanesi musulmani.

Fiume ebbe una storia tutta sua. Nel Quattrocento visse un periodo di prosperità, in quanto punto di interscambio tra il ferro che veniva portato a dorso di mulo dalla Carniola e l'olio che giungeva con le imbarcazioni marchigiane. Nel 1570, Fiume risulta un corpo a sé rispetto alla Carniola. Una posizione ribadita nel 1599, quando deve rispondere solo all'arciduca. Il crollo del valore della signoria di Castua dopo la guerra di Gradisca spinsero gli Asburgo a cercare un acquirente. Così, tra il 1625 e il 1630, si perfezionò la vendita del dominio al collegio dei gesuiti di Fiume, che furono aiutati finanziariamente dalla baronessa Ursula von Thonhausen. Dal 1630 e fino alla soppressione dell'ordine nella monarchia asburgica, nel 1773, i comuni del Quarnaro vissero all'ombra del potente collegio.

Fiume, come Trieste, divenne porto franco nel 1719. L'imperatore Carlo VI ebbe una forte vocazione marittima; fu il fautore di una nuova politica adriatica. A tale scopo, fu completata nel 1728 la strada Carolina, di 106 chilometri, che collegava Fiume con Karlovac. Per quattro decenni, fu la principale connessione tra la pianura Pannonica e l'Adriatico. Il traffico era effettuato, soprattutto, a dorso di mulo. Le mercanzie giungevano dalla Croazia, Slavonia e dal Banato. Si importavano beni destinati al confine militare e alla Croazia. Nel 1748, una volta giunta al potere, Maria Teresa proclamò la Provincia commerciale del Litorale austriaco, che comprendeva Aquileia, Trieste, Fiume e Buccari, con intendenza a Trieste. La provincia fu abolita nel 1776, per il volere del co-reggente Giuseppe II. Fiume, estrema propaggine del Sacro romano impero, per qualche anno fu aggregata alla Croazia; poi, nel 1780, al regno d'Ungheria come litorale ungherese, uno sbocco marittimo diretto, non più mediato dalla Croazia. Nel 1779, Segna fu connessa con Karlovac, tramite una strada lunga 113 chilometri e chiamata *Giuseppina*, in onore dell'imperatore.

Trieste, come Fiume, ebbe un periodo positivo nel secondo Quattrocento, pur vivendo tensioni, poiché al confine con i domini veneti. Qui transitavano i mercanti della Carniola che portavano ferro e grano dall'interno in cambio del sale prodotto a Trieste e nella vicina Capodistria. Fu un traffico secolare. Dopo la guerra veneto-asburgica del 1508-1516, Trieste faticò a risollevarsi. Il fondo fu toccato a cavallo del Cinque e Seicento, in concomitanza con la crisi degli uscocchi e la seconda guerra veneto-asburgica, la guerra di Gra-

disca. Nel Seicento si registrò un graduale miglioramento. La città oscillava fra i tre e i quattromila abitanti, e la sua economia era rivolta alle esigenze della Carniola, come porto di transito e mercato del sale. Nel 1717, un diploma di Carlo VI proclamò la «sicura e libera navigazione nel mare Adriatico»; nel 1719 fu creato il porto franco.⁹ Nello stesso anno fu fondata a Vienna la Compagnia Orientale, che puntava ad avere a Trieste il proprio emporio; fu attiva fino al 1741. Nel 1720 fu costruito lo squero della Compagnia; nel 1723 si trasformò in arsenale militare; nel 1729 furono istituite le fiere annuali privilegiate. Nel 1730 fu stabilita un'intendenza commerciale e data la franchigia generale da dazi e imposte a favore delle merci provenienti o dirette ai domini ereditari degli Asburgo e in transito nei porti di Trieste e Fiume. Trieste accolse, nel corso del Settecento, comunità di commercianti greci, ebrei, serbi e armeni.¹⁰ Nel 1755 fu fondata la borsa commerciale, mentre, nel 1764, si costituirono le prime compagnie assicurative. Furono concesse libertà di culto per gli ebrei e i greci e tolleranza per le altre confessioni.

Tuttavia, solo dopo il 1750 Trieste oltrepassò l'antica cinta muraria. Vi sorse una città nuova, il Borgo Teresiano, su una planimetria moderna, squadrata; l'abitato si affacciava sul molo San Carlo costruito nel 1751-1752, simbolo di una nuova età commerciale che stava sorgendo. Nel tardo Settecento, Trieste divenne il punto di riferimento economico e culturale per le vicine città istriane, che, per la prima volta, intravidero un'alternativa a Venezia. La città doveva approvvisionare le navi in transito, e quindi erano richiesti i prodotti delle campagne istriane (vino, olio, sale) e della Carniola (grano, legname). Trieste incarnava la nuova attenzione che gli Asburgo dedicavano al mare Adriatico. Fu sviluppata una rete di strade verso il mare. La via commerciale Trieste-Lubiana-Vienna fu inaugurata nel 1780. L'idea di un litorale austriaco, i porti franchi, le strade, le nuove comunità che stavano trasformando antiche cittadine, dimostravano una svolta epocale, ovvero l'avanzare delle istituzioni politiche e delle strutture asburgiche, centroeuropee, verso l'Adriatico. Non era mai successo con tale intensità. La vera concorrenza a Venezia, che fu un mediatore tra l'Oltralpe e il Mediterraneo, si stava così attuando sulle coste orientali del mare. Era l'Europa centrale che stava avanzando, che si congiungeva direttamente con il Mediterraneo. E non aveva bisogno di Venezia.

9. Roberto FINZI e Giovanni PANJEK (ed.), *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. 1: *La città dei gruppi, 1719-1918*, Trieste, LINT, 2001; Roberto FINZI, Loredana PANARITI e Giovanni PANJEK (ed.), *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. 2: *La città dei traffici, 1719-1918*, Trieste, LINT, 2003.

10. Aldo STELLA, «Il comune di Trieste», in Lino MARINI et al., *Storia d'Italia*, vol. 17: *I ducati padani, Trento e Trieste*, Torino, Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1979, p. 607-693.