

E VENEZIA PERSE IL MARE

di GIANNI TONIOLO (Il sole 24 ore, Domenica 5 giugno 2005)

In una giornata di bonaccia dell'estate 1455 il convoglio veneziano diretto alle Fiandre stava all' ancora presso Lisbona, caricando acqua e derrate fresche nell'attesa del vento favorevole per riprendere il viaggio. Alvise da Mosto, nobile mercante poco più che ventenne, ingannava il tempo con chiacchiere e giochi quando vide salire a bordo alcuni mercanti e cortigiani portoghesi che si misero a discorrere con un gruppo di veneziani. Avvicinatosi, Alvise li sentì favoleggiare di terre lontane e sconosciute che offrivano possibilità di guadagni quasi illimitati ai coraggiosi capaci di raggiungerle. Al giovane da Mosto bastarono quelle vaghe informazioni per liquidare la propria mercanzia, comprarne di più adatta e partire per il sud, lungo la costa africana. Risalendo il fiume Senegal trovò le opportunità di guadagno che aveva sperato. I capi locali erano disposti a dare fino a 14 uomini in cambio di un cavallo. Gli schiavi neri si rivendevano poi a caro prezzo in Portogallo e nel resto d'Europa. L'anno seguente da Mosto si spinse nel Gambia e scoprì, pare per caso, le isole del Capo Verde. Acuto osservatore e buon cartografo, combinando la ricerca dell'avventura con quella del profitto, Alvise fu il primo autore di una generale descrizione dell' Africa. Tornò in patria come un uomo ricco, per servire la Serenissima nel Senato e nella guerra contro i turchi.

Quasi tre secoli dopo, nel 1739, Nicolò Tron, già ambasciatore di Venezia alla corte di San Giacomo, volle importare dall'Inghilterra la navetta volante di Kay, la pionieristica innovazione, brevettata nel 1733, che diede avvio alla meccanizzazione della tessitura. Nicolò era uno dei pochi nobili veneziani tuttora dediti all'industria e al commercio. L'amore per il rischio era, per l'aristocrazia, un vago ricordo: le vecchie famiglie investivano nella terra e prestavano denaro allo stato il cui debito era cresciuto a dismisura. Nota come una delle capitali più allegre d'Europa, Venezia - tappa obbligata del *Gran Tour* - era forse il principale centro teatrale e operistico del continente: vi si contavano ben diciassette teatri, per una popolazione di 140mila abitanti. «I carnevali in cui uomini e donne andavano mascherati e indulgevano alle libertà rese possibili dalla finzione creavano uno spirito che durava tutto l'anno, un' aria di festa di cui era intrisa tutta la vita della città» (F.Lane, *Storia di Venezia*, Einaudi, 1978). Un'aria di festa che lasciava poco spazio alle attività industriali, anche innovative, come quella di Nicolò Tron. Questi comprese che la propria fabbrica non avrebbe potuto prosperare a

Venezia: la impiantò, dunque, nel vicentino, presso Schio, in una valle pedemontana ricca di acqua e di manodopera a buon mercato, lontana dalle soffocanti corporazioni e dal controllo occhiuto del governo. La sua non fu una scelta isolata. Gli uomini nuovi dell'industria, di estrazione sociale modesta, quasi tutti nati e cresciuti nella terraferma, spesso al di fuori dai domini della Serenissima, crearono telerie in Friuli, setifici idraulici tra Padova e Bergamo, opifici meccanici a Brescia, nei luoghi, insomma, ove era più conveniente "delocalizzare", fuggendo dalla città i cui costi erano divenuti proibitivi. Le nuove manifatture di terraferma sfornavano prodotti di qualità dozzinale, destinati al consumo popolare: la Francia aveva sostituito Venezia come centro europeo delle produzioni di lusso per l'aristocrazia e l'alta borghesia. Faceva eccezione la produzione vetraria di Murano, figlia non abbandonata di una tradizione tecnica e artistica gelosamente custodita, curata e sostenuta.

Verso la metà del Quattrocento, grazie all'immaginazione, alla vitalità, allo spirito di avventura di mercanti come Alvise da Mosto, Venezia era la regina dei traffici mediterranei. Al bacino di San Marco convergevano e da lì ripartivano spezie, sete, broccati, lane, argento, schiavi. L'arte delle costruzioni navali, che nei due secoli precedenti aveva saputo creare un felice connubio trala tradizione nordica e mediterranea, trovava la sua massima espressione nell'Arsenale di Venezia.

All'inizio del Cinquecento, Vasco da Gama inaugurò una nuova era, spostando il baricentro del commercio mondiale dal Mediterraneo agli oceani Atlantico e Indiano. Venezia fu lenta a reagire. Le fece difetto la capacità culturale e politica di fare quanto necessario per adattarsi all'evoluzione dell'arte della navigazione e della guerra sul mare. Quando i galeoni del nord cominciarono a infastidire il loro commercio, i veneziani tennero lunghe discussioni su come rispondere alla sfida. I conservatori che sostenevano l'impiego della tradizionale "nave lunga" (la galera) ebbero la meglio. Fu a seguito di questa decisione che, Fyndes Moryson, contemporaneo di Shakespeare, poteva osservare come le navi inglesi, uscite da Venezia insieme a navi veneziane, fossero andate e tornate due volte dalla Siria a Venezia, prima che i veneziani avessero compiuto un solo viaggio di andata e ritorno. I capitani, non più reclutati tra la nobiltà, erano divenuti deboli nella scienza della navigazione, i marinai - pagati a giornata piuttosto che a viaggio - poco inclini al rischio e alla fatica. Solo nel 1683, la Serenissima si decise ad aprire una scuola per l'addestramento degli ufficiali di marina. Gli ingegneri e le maestranze dell'Arsenale, legati alla tradizione, persero il contatto con le nuove tecniche di costruzione navale. La prima moderna nave di linea fu varata solo nel 1667.

Per reagire a questo stato di cose all'inizio del Seicento, Nicolò Contarini e Nicolò Donà proposero di aprire il commercio veneziano ai mercanti e alle navi occidentali e di favorire l'immigrazione di competenti marinai stranieri. La proposta fu bocciata, ma a perdere fu solo Venezia: olandesi e inglesi risposero al serenissimo protezionismo rivolgendosi a Livorno, Ancona, Ragusa.

La parziale ritirata dal mare, l'elemento che ne aveva sostenuto grandezza e prosperità, affievolì la propensione al rischio che aveva caratterizzato veneziani come Alvise da Mosto. I mercanti preferivano investire in case, negozi e in obbligazioni di stato con le quali si sussidiavano una marineria e un commercio inefficienti. Tutta la società tendeva a ripiegarsi su se stessa. A fine Cinquecento, Moryson osservò, con una punta di spocchia inglese: «L'opinione che l'Italia offra tutto ciò che può essere visto o conosciuto rende gli italiani provinciali e presuntuosi».

Malgrado ciò molti segmenti della società veneziana restarono vitali almeno per tutto il Seicento. Costretta dal proprio stesso conservatorismo a una ritirata dal mare, l'aristocrazia veneziana si diede a sviluppare l'agricoltura, spesso con metodi innovativi. Fu dato impulso alla manifattura. Per tutto il Seicento Venezia mantenne un' indiscussa preminenza nella produzione dei generi di lusso: seta, vetri, sostanze chimiche, mosaici, metallurgia, pellami. Introdusse importanti innovazioni nella stampa e nella raffinazione dello zucchero. Riuscì ad allontanare nel tempo una riduzione del tenore di vita tanto dei nobili quanto delle classi popolari.

All'inizio del Seicento cominciarono a comparire sui mercati europei le lane inglesi come imitazioni economiche delle pezze veneziane, spesso imballate con tessuto veneziano di alta qualità. Si misero anche in commercio saponette inglesi sulle quali era stampata l'immagine del Doge. Nel corso del secolo, tuttavia, la qualità della lana inglese migliorò, mentre quella veneziana divenne a poco a poco più dozzinale, senza che le corporazioni, attaccate a standard obsoleti, riuscissero a reagire. Furono difesi a oltranza gli alti salari non compensati da adeguata produttività. Il governo non poté fare altro che accentuare il protezionismo. Fu così che Nicolò Tron, uno degli ultimi patrizi imprenditori, prese atto della situazione e, senza scoraggiarsi, trasferì procedimenti innovativi della propria manifattura nelle prealpi vicentine.

Mentre si moltiplicavano i caffè come luoghi di ritrovo sociale (il Florian e il Quadri, in Piazza San Marco, furono fondati rispettivamente nel 1720 e nel 1775), la spensieratezza della capitale più gaia d'Europa nascondeva la mancanza, tranne che in una piccola minoran-

za, di un serio impegno politico. L'aristocrazia aveva rinunciato alla propria funzione di guida. Il penultimo doge, rimpianto da nessuno, venne incerimoniosamente sepolto nottetempo per non turbare il carnevale.

L'ultimo se ne tornò senza lottare nell'oscurità dalla quale era venuto. Così come l'economia, anche la politica estera si adagiò sulla tradizionale politica di neutralità senza alleati solo perché un cambiamento avrebbe richiesto uno sforzo eccessivo.

Al comparire del giovane Bonaparte al bordo della laguna, la Serenissima si sciolse senza sparare un solo colpo.