

Anno CLV

VI serie n. 28

DEPUTAZIONE DI STORIA PATRIA  
PER LE VENEZIE

# ARCHIVIO VENETO



VENEZIA  
2024

FRANCESCA PUCCI DONATI, *Ad viagium Maris Maioris. L'espansione dei traffici veneziani nel XIII e XIV secolo*, Volume I, Udine, Forum, 2023, pp. 195.

Il volume, prima parte di uno studio che si annuncia più ampio fin dalle premesse, riapre un campo di indagine che dopo illustri precedenti, risalenti almeno al XIX secolo e culminati in alcuni dei saggi contenuti all'interno della monumentale *Storia di Venezia* dell'Istituto della Enciclopedia Italiana, era rimasto a lungo nell'ombra, in favore di ricerche più specifiche e circoscritte dal punto di vista spaziale e temporale.

Tale riapertura si fonda non solo su una solida conoscenza delle opere precedenti, ma soprattutto su un attento e certosino lavoro di scavo nelle fonti d'archivio, che ha comportato certamente una rilettura di documenti già noti, ma anche l'individuazione e la valorizzazione di fonti che erano fino ad ora rimaste in secondo piano, come ben illustra il capitolo introduttivo dell'opera, e come risulta immediatamente evidente da un esame anche rapido e superficiale della quantità di citazioni di documenti inediti contenuta nelle note ai vari capitoli.

Aspetto interessante, e innovativo, è proprio in questo stesso capitolo il tentativo di mettere a confronto e far finalmente 'parlare' tra di loro due tradizioni storiografiche, quella veneziana e quella genovese, che per molto tempo hanno proceduto quasi in parallelo, senza trovare occasioni di contatto se non in alcune occasioni tanto eccezionali, quanto meritevoli, come quella del convegno organizzato congiuntamente nel 2000 dall'Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti e dalla Società Ligure di Storia Patria, i cui atti furono pubblicati nel 2001 nel volume *Genova, Venezia, il Levante nei secoli XII-XIV*, curato da Gherardo Ortalli e Dino Puncuh.

Tale confronto è favorito, e si potrebbe dire quasi imposto, dalla scelta operata dall'A. dello specifico settore dell'espansione commerciale veneziana sul quale concentrare la propria ricerca, e cioè quel Mar Nero che per più di un secolo (almeno dal trattato genovese-bizantino di Ninfeo del 1261 fino alla pace veneto-genovese di Torino del 1381) fu al centro degli interessi dei ceti dirigenti veneziano e genovese, e delle conseguenti tensioni tra le due grandi potenze marittime.

In realtà, come ben chiarisce l'A. sulla scorta di una ricca serie di evidenze documentarie, la presenza veneziana nell'area pontica era ancor più risalente, potendola datare ai giorni di gloria dell'effimero Impero Latino d'Oriente che aveva consegnato a Venezia le chiavi degli Stretti, mettendola in grado di penetrare in quello che per secoli era rimasto uno spazio 'chiuso', riservato dal governo bizantino all'attività dei soli mercanti imperiali.

È ad esempio sicuramente ben nota a tutti coloro che hanno sfogliato il *Milione* l'attività esplicata dai Polo nel porto crimeano di Soldaia, ma dai documenti emerge accanto a loro la presenza di un numero consistente di operatori veneti, che attraverso gli scali della penisola pontica cercavano in quegli anni di stabilire contatti e relazioni commerciali con un mondo ancora misterioso come quello dell'Impero mongolo, affermatosi come la nuova potenza dello spazio eurasiatico proprio nel corso della prima metà del XIII secolo.

Tale presenza, e questo è un ulteriore elemento di novità, non appare comunque attenuarsi, se non in coincidenza con periodi di aperto conflitto, neanche quando, a partire dagli anni '70 del XIII secolo, il litorale meridionale della Crimea divenne progressivamente una zona di prevalente attività genovese, incentrata intorno a quella città portuale di Caffa – la *civitas Ianuensium in extremo Europae posita*, secondo una celebre definizione – nella quale tuttavia emerge, dalla stessa documentazione prodotta dai notai genovesi roganti in loco, l'attestazione dei consistenti interessi economici gestiti, spesso in società con operatori liguri, da un notevole numero di mercanti veneti ivi residenti. Questa situazione appare ripetersi con ancora maggiore frequenza, secondo le attestazioni documentarie, a Soldaia e in altri scali minori dell'area, come quello di Provato (che negli anni Quaranta del XIV secolo sembrò offrire, per un breve momento, l'opportunità di sviluppare un polo commerciale veneziano alternativo a Caffa genovese), almeno fino a quando, nel 1365, i genovesi riuscirono a ottenere dal khan mongolo la concessione esclusiva del litorale della Crimea fra Caffa e Soldaia e del relativo entroterra, i cosiddetti Casali di Gotia, che avrebbe sancito la loro supremazia nella zona fino alla conquista ottomana nel 1475.

Venezia e i suoi mercanti avevano però nel frattempo trovato importanti soluzioni alternative, ad esempio sulle coste sud-orientali del Ponto, dove l'insediamento a Trebisonda conobbe nel corso del XIV secolo una notevole espansione.

La capitale del relativamente piccolo, ma strategicamente importante Impero dei Comneni costituiva in effetti una piazza commerciale di notevole rilievo, sia per le produzioni, soprattutto minerarie, del territorio imperiale che vi confluivano, sia per la sua posizione a capo di una rotta carovaniere che penetrava nel territorio asiatico fino all'area iranica e, al di là, fino all'Asia centrale e all'India, la cui importanza nei traffici era all'epoca in costante crescita.

Proprio per tali ragioni, i genovesi si erano assicurati fin dal tardo XIII secolo una solida base nella metropoli, ma in questo caso i veneziani, pur arrivati in un secondo tempo rispetto ai rivali, riuscirono comunque ad assicurarsi una posizione di primo piano nel quadro delle relazioni economiche trapezuntine, attestata anche dalla frequenza dei trattati conclusi con gli imperatori al fine di consolidare e ampliare i privilegi e le esenzioni fiscali che questi nel corso del tempo avevano garantito ai mercanti marciari.

Ovviamente, il testo di riferimento con il quale l'A. si confronta in questo caso è l'ancor oggi fondamentale monografia che un allora giovane Sergej Karpov dedicò nel 1976 alle relazioni fra Trebisonda e le potenze commerciali e spirituali italiane (pubblicato in italiano nel 1981 con il titolo *L'Impero di Trebisonda, Venezia, Genova e Roma – 1204-1461*), rispetto al quale, però, mette in luce alcune 'perle' archivistiche dei depositi veneziani, tra cui spicca per importanza il protocollo notarile di Marino, pievano di San Gervasio, risalente agli anni 1336-1338. Esse contribuiscono con una notevole massa

di dati nuovi ad ampliare e approfondire l'immagine complessiva del commercio veneziano a Trebisonda rispetto a quella già dettagliatissima offerta dall'opera dello studioso russo.

Grazie a questa e ad altre fonti consimili è dunque possibile la minuta ricostruzione dei meccanismi e delle tempistiche della progressiva affermazione veneziana nel contesto trapezuntino, cresciuta nel corso della prima metà del XIV secolo a dispetto delle difficoltà generate dalle turbolenze dinastiche che per lungo tempo afflissero l'Impero e della ricorrente rivalità dei concorrenti genovesi, che procedevano in modo analogo per rafforzare le proprie posizioni.

Del resto, proprio in quegli anni Trebisonda stava dimostrando agli operatori veneti le potenzialità che, al di là di innegabili problemi, poteva presentare la sua posizione allo scopo di penetrare commercialmente nel mondo iranico in direzione del grande emporio di Tabriz, all'epoca uno degli snodi economici di maggiore importanza dell'Asia occidentale. Qui non a caso veneziani e genovesi si trovarono ancora una volta in competizione in un ambiente in cui la distanza dalla madrepatria e l'ambiente spesso ostile avrebbero invece forse consigliato quelle forme di collaborazione di cui in altri luoghi e circostanze si erano dimostrati capaci.

In questo senso, il capitolo dedicato alla presenza veneziana a Tabriz è forse uno dei più innovativi di tutto il volume, in quanto apre lo sguardo del lettore verso un ramo dell'espansione commerciale veneziana in Oriente che fino ad ora era stato relativamente negletto e che si spera possa suscitare ulteriori ricerche d'archivio che consentano di seguire la vicenda anche nel corso della prima metà del XV secolo.

Il tema della competizione tra Venezia e Genova per il controllo dell'area pontica, sostanzialmente all'origine di ben tre guerre veneto-genovesi nell'arco di circa un secolo, è inevitabilmente sotteso a tutta la trattazione delle vicende considerate nel volume, ma proprio tali vicende offrono una concreta dimostrazione di come, di fronte a minacce esterne che rischiavano di compromettere irrimediabilmente gli interessi di entrambe le parti, i governi delle due città riuscissero a stabilire una pur diffidente e malcerta collaborazione. Ciò è particolarmente evidente nelle complesse relazioni intessute con la potenza mongola, tanto inquietante, quanto fondamentale nell'aprire le porte della penetrazione negli spazi asiatici fino alla Cina, che ebbero come epicentro il duplice insediamento di Tana (l'attuale Azov), alle foci del Don.

Proprio Tana è la 'protagonista assente' di molte pagine del presente volume, in quanto, con saggia scelta editoriale, l'A. ha rinviato la trattazione di quello che fu sicuramente il più importante, e il più riccamente documentato, degli insediamenti veneziani nell'area pontica a un volume di prossima pubblicazione. Esso completerà l'opera qui presa in esame e contribuirà a valorizzare ancor più, nel confronto, l'importanza degli elementi forniti nel testo di cui qui si tratta relativamente al complesso della rete commerciale costruita dai mercanti marciari, a dispetto di ogni difficoltà, in uno spazio

reso 'difficile' tanto dalle condizioni delle singole potenze affacciate sulle rive del bacino pontico, quanto soprattutto dall'ingombrante presenza genovese, tesa a trasformare il Mar Nero in un 'lago' di propria esclusiva pertinenza dal punto di vista economico.

Ringraziando quindi l'A. per il notevole sforzo di cui si è già resa protagonista, attendiamo il secondo volume per poter apprezzare l'opera in tutto il suo valore scientifico, ma fin d'ora ne possiamo evidenziare l'importanza per il rilancio di alcuni temi nel complesso della ricerca storica sull'espansione commerciale di Venezia nel Tardo Medioevo.

ENRICO BASSO