

# Genova e Venezia: la ricerca di un destino diverso sui mari

di [Enrico Pantalone](#)

Nel corso del XIV e XV secolo, man mano che i turchi conquistavano territori sulle coste del Mar Mediterraneo, del Mar Egeo e del Mar Nero, fino a minacciare ed invadere quelle dell'Impero Bizantino situato nell'attuale Europa balcanica, i commerci delle Repubbliche marinare italiane subivano dei contraccolpi negativi molto pesanti che ne avrebbero segnato il destino per sempre soprattutto se ci riferiamo ovviamente a Genova e Venezia ovvero le due di esse più importanti sia politicamente che economicamente, le quali dovettero modificare decisamente le rispettive strategie di ricerca dei mercati per sopravvivere ancora qualche secolo.

Le autorità turche imponevano ai commerci di spezie e derrate dall'oriente gravose imposte che rendevano le pregiate e ricercate merci estremamente care per i mercati occidentali obbligando i commercianti genovesi e veneziani a trovare delle valide vie alternative o nuove direttrici di commercio.

Dai resoconti che abbiamo dai vari mercanti genovesi e veneziani già tra il XIII e il XIV secolo commerciare direttamente nei territori sotto sovranità turca voleva dire sottomettersi a prezzi di transazione finanziaria che spesso avrebbero aumentato il costo del bene anche al doppio del suo valore reale sul mercato europeo e questo lo rendeva poco praticabile anche se aveva il pregio dei ridotti rischi.

Nonostante i mercati del medio oriente fossero decisamente ben forniti, il commerciante occidentale cercava sempre di dirigersi un po' più lontano da essi arrivando più a sud, sulle sponde del Golfo Persico con l'intenzione di trattare direttamente con le navi provenienti dall'Oceano Indiano oppure a nord oltre i territori del Mar Caspio dove si poteva acquistare a prezzi più vantaggiosi (magari di nascosto) e sfuggire così alle esose pretese tributarie turche, ma questo significava perdere molto più tempo e rischiare di più, dovendo affrontare nei viaggi pericoli d'ogni genere senza probabilmente avere le spalle ben coperte.

Quello che descrive Marco Polo ne "Il Milione" già all'inizio del XIV secolo, aldilà del fatto che sia stato solo frutto di fantasia riportando testimonianza raccontate da altri viaggiatori negli anni o sia un reale diario di viaggio, per quanto riguarda l'attività sua e dei suoi parenti in estremo oriente è invece e sicuramente una documentazione abbastanza precisa dei suoi percorsi, dei suoi commerci e dei suoi incontri in territorio persiano fino allo Stretto di Hormuz (risalendo probabilmente anche fino ai territori intorno al Mar Caspio) perché estremamente dettagliato e ricorrente anche in documentazione e testimonianze di altri mercanti di epoca coeva che hanno raggiunto le stesse località o territori.

Queste testimonianze ci hanno certamente permesso di studiare meglio l'evolversi della ricerca verso possibili nuove vie di comunicazione a oriente per rendere possibile acquisire derrate di merci preziose a costi più accessibili, almeno questo era vero per Venezia che grazie ai suoi possedimenti sul Mar Egeo e ai fondaci sul Mar Nero pareva meglio

strutturata per affrontare nuove situazioni rispetto a Genova, di fatto degnamente presente solo a Costantinopoli con i suoi magazzini e mercanti.

Esisteva poi un altro fattore di differenza abbastanza importante dal punto di vista umano tra genovesi e veneziani perché i primi si spingevano ovunque fosse possibile arrivare con le loro navi ma avevano una certa idiosincrasia verso le lunghe marce delle carovane mentre i secondi erano invece disposti con una certa tranquillità a utilizzare queste ultime pur di riuscire nei loro intenti: i primi erano probabilmente migliori navigatori e scopritori di nuove terre per i loro commerci, i secondi preferivano approcciarsi al commercio con una via più tradizionale e sicura.

Questo era quello che noi potremmo definire il modo di commerciare euroasiatico da millenni e consisteva in incontri presso quelli che noi oggi chiamiamo "transit-point logistici" situati in punti ben precisi e da cui partivano le lunghe vie carovaniere che attraversavano via terra territori vastissimi dall'Anatolia alla Persia, fino alle lontane terre indiane e cinesi, oppure congiungevano via mare i porti più importanti africani orientali e asiatici con quelli arabi o persiani o del Mar Rosso a cui affluivano tutti i mercanti occidentali per acquistare le derrate di spezie preziose, di piante medicinali, di coloranti, d'avorio, di seta e di tutte quelle altre merci così difficili da trovare nel continente europeo.

Un'altra causa che diede il là alle ricerche rispetto a nuove vie marittime era dovuta anche al fatto che tutti i porti del Mar Rosso, i punti di ritrovo più semplici da raggiungere arrivando dalle coste mediterranee, erano strettamente in mano agli egiziani come era ovvio vista le posizioni e di conseguenza sotto dominio turco o comunque arabo.

Restava difficile perciò sia per Genova che per Venezia dislocare dei magazzini e predisporre delle navi per eventuali commerci con l'oriente partendo da questi porti dovendo sottostare a legislazioni territoriali che certo non le favorivano e ad "armatori" locali mal disposti a dividere i guadagni con loro.

Diversa era la situazione partendo dal Golfo Persico, dal Porto di Hormuz, uno dei più capaci dell'epoca, perché in quei luoghi si riusciva comunque ad armare una nave o una piccola flotta che si dirigesse verso le Indie o la Cina grazie ai persiani che erano senz'altro molto più ragionevoli dei colleghi egiziani o arabi anche se il viaggio, è doveroso dirlo, risultava lungo e si doveva sottostare alla forza dei venti stagionali per procedere.

Del resto la richiesta di merci tanto preziose era in continuo aumento anche grazie al progredire economico e finanziario degli stati che si affacciavano sui freddi territori settentrionali del continente europeo e si potevano permettere spese ingenti per le derrate orientali anche se magari erano in continua guerra tra loro per la supremazia politica e militare.

Proprio per servire meglio i mercati europei le iniziative commerciali di Genova e Venezia iniziarono a diversificarsi rispetto a qualche secolo prima, perché la prima, come detto più sopra, in maniera maggiormente intraprendente iniziò ad uscire dal Mediterraneo ed a risalire le coste portoghesi e francesi a nord e quelle dell'Atlante africano a sud cercando una nuova via verso l'oriente estremo e le cosiddette Indie staccandosi così sempre di più

dai mercati mediterranei e medio-orientali dove prontamente veniva sostituita da Venezia, abile a raccoglierne l'eredità.

Valutando con la visione odierna potremmo dire che le due repubbliche marinare finivano per fare sostanzialmente una sorta di gioco di squadra anche se involontario andando ad ampliare a dismisura i tragitti dei loro commerci su rotte e direttrici alquanto poco conosciute in occidente.

Venezia, rispetto a Genova non badava a spese per agevolare i suoi mercanti ed è per questo che essi scelsero di continuare ad utilizzare soprattutto la via di terra per i loro commerci, come sappiamo decisamente più costosa ma certamente più veloce rispetto a quella marittima, allora completamente in balia dei venti.

Erano scelte completamente diverse quelle che si stavano compiendo in quei secoli, perché ad una vita affascinante, spesso avventurosa e che permetteva di toccare sempre nuovi punti di approdo (anche ovviamente per fare riserva d'acqua e di derrate alimentari necessarie a sopravvivere a bordo) come quella marittima si opponeva la tradizionale lunga fila della carovana che marciava solitamente tra deserti e oasi dove si pernottava e si scambiavano le merci.

Erano due modi di porsi verso la conoscenza di mondi così diversi da quello occidentale o comunque mediterraneo, ma racchiudevano in sé uno spirito che superava certamente i limiti umani del tempo nella ricerca di una nuova dimensione sociale oltre che imprenditoriale.

Infatti, né genovesi né veneziani partivano con l'idea della "conquista territoriale" (non ne avrebbero probabilmente nemmeno i mezzi finanziari e militari) tanto cara alle monarchie europee del tempo quanto piuttosto sposavano una ricerca che tendeva ad eliminare per sempre il concetto di "ignoto" identificandosi certamente con la filosofia di tipo rinascimentale prorompente nella penisola italiana del tempo.

Il commercio in generale è normalmente sostenuto da una seria attività di concorrenza senza la quale si agirebbe in un sostanziale regime di monopolio con una ricaduta pesante sui prezzi delle derrate, per questo l'attività dei mercanti europei (non solo italiani) nel medio oriente era estremamente importante finendo per agire da calmieri nei confronti dei "distributori" locali che cercavano ovviamente di guadagnare il più possibile dalle transazioni fungendo da rivenditori di merci preziose.

In questo senso, la caduta di Costantinopoli e la susseguente penetrazione turca nei Balcani e nel bacino mediterraneo finì per demotivare i mercanti di molti paesi europei che non trovavano più conveniente tenere aperti magazzini senza avere la possibilità di un reale guadagno, sostanzialmente dalla metà del XV secolo fu praticamente solo Venezia a mantenere il commercio tra il medio oriente e l'Europa, salvo qualche rara apparizione genovese e questo portò ad un aumento dei prezzi che oggi definiremmo "indiscriminato" e quindi diminuì sensibilmente la richiesta di merci e derrate preziose.

Agendo in stato praticamente di monopolio per il commercio delle spezie grazie ai suoi fondaci egiziani, ancora parzialmente liberi dalla "tutela" turca, Venezia poteva

continuare a rifornire l'intera Europa stabilendo prezzi ed oneri che gli permettevano di mantenere un saldo attivo nella bilancia dei pagamenti e questo era essenziale per le sempre esangui casse della repubblica.

Genova era sicuramente un interlocutore più vantaggioso per le corti europee in quanto non possedeva né un territorio né una forza militare che incutesse paura, praticava prezzi migliori, ma soprattutto osteggiava il monopolio come filosofia di commercio alla base invece del modo di pensare veneziano.

Le corti europee, una volta terminate definitivamente le possibilità di finanziare crociate in medio oriente, iniziarono intanto a volgere il loro sguardo a occidente, verso il grande Oceano Atlantico in cerca di una via alternativa più pratica per arrivare in oriente e trattare direttamente in loco il prezzo delle merci preziose.

Genova si era già mossa da tempo in questo senso e navigava abbastanza sicura verso tutti i porti africani occidentali discendendo il continente fin dove si poteva, spesso i suoi mercanti fondavano piccoli villaggi che fungevano da "transit point" dove facevano affluire le merci acquistate che arrivavano da sud e da dove poi le facevano ripartire per l'Europa (l'isola di Lanzarote, nelle Canarie, prese il nome da un mercante/navigatore genovese, Lanzarotto Malocello).

Per Genova era diventato vitale questo commercio oltre le Colonne d'Ercole perché sostanzialmente già nella seconda metà del quindicesimo secolo aveva oramai perduto ogni possibilità di competere nei mari euroasiatici ad oriente e trovava nuove "energie" solo cercando di spingersi verso lidi sconosciuti al tempo o almeno presupposti tali.

Lo scopo della ricerca era sempre quella di trovare una via alternativa per arrivare in Oriente o nelle Indie come si diceva al tempo, potendo veleggiare praticamente sotto costa lungo il perimetro del continente africano (quindi senza particolari difficoltà per l'approvvigionamento di acqua, frutta e verdura) fecero numerose e importanti scoperte di territori abitati con la popolazione disposta a commerciare in derrate preziose e meno care che in medio oriente.

Certamente in questa fase non arrivarono al Capo di Buona Speranza (punta estrema meridionale dell'Africa), ma si fermarono poco dopo aver superato la parte centrale del continente dove peraltro giungevano lunghe carovane dal Sahara meridionale cariche di merci molto interessanti e redditizie (tra cui purtroppo anche gli schiavi), di sicuro i genovesi dovettero essere dei buoni commercianti perché furono accettati senza grandi problemi.

Essi sapevano di non essere in Oriente o nelle Indie ma mai smisero di inseguirle anche se di fatto non ci arrivarono mai con le proprie navi, alcuni studiosi sono concordi nell'affermare che essi sarebbero stati certamente in grado di attraversare l'odierno Oceano Atlantico ed arrivare nel continente sudamericano considerato che il centro dell'Africa è anche il punto meno distante (si fa per dire..) tra la vecchia Ecumene (Asia, Africa ed Europa) e l'America nel corso del XV secolo, ma con ogni probabilità i costi per una ricerca di una via ancora più ad ovest sarebbero stati sproporzionati alla possibilità di

mantenimento di presidi stabili per degli eventuali commerci, indubbiamente Cristoforo Colombo ispirò le sue tesi leggendo molti resoconti dei suoi concittadini navigatori.

Possiamo affermare anche che il modo di pensare di Genova ispirò senz'altro la politica navale delle nuove potenze atlantiche come Portogallo, Olanda, Francia, Spagna e Inghilterra che in qualche modo adottarono le metodologie di ricerca genovesi utilizzando anche navigatori e molti marinai esperti della repubblica per solcare gli oceani.

Il Mediterraneo diventava così piccola cosa di fronte agli immensi oceani che aprivano le porte di tutto l'emisfero terrestre, ci volevano stati ricchi che volessero rischiare, cosa che Venezia non voleva e non poteva fare preferendo una più tradizionale politica conservativa, il certo contro l'incerto e da questo punto di vista si è potuta sostenere indubbiamente ancora per un po' di tempo ed a certe condizioni che con il passare dei secoli diventavano però sempre più improbe.

Piuttosto dobbiamo certamente verificare un altro punto importante che stava cambiando sempre più il mondo dei commerci nel continente europeo: la necessità di avere più oro o argento, alquanto scarseggianti localmente, per coprire i crediti e le finanze delle grandi e piccole potenze che guerreggiavano tra loro sperperando immense risorse.

Era chiaro a questo punto che la società europea del tempo aveva sì bisogno di spezie, aromi, sete e pelli preziose come sempre ma ancora di più di metalli preziosi per armare eserciti e pagare le guerre e questo non potevano certo arrivare in quantità necessaria dai vicini mercati mediorientali o nordafricani: dovevano essere ricercati più lontano, nelle Indie e nell'estremo oriente o in qualche terra sconosciuta.

Genova sotto questo punto di vista era nettamente in vantaggio su Venezia potendo contare sui suoi avamposti nei porti dell'Africa occidentale ed anche da diversi contatti che arrivavano più nell'interno del continente laddove si trovavano discreti giacimenti d'oro anche se la prepotenza militare e navale dei Portoghesi stava diventando sempre più pesante grazie anche agli innovativi strumenti di navigazione (in buona sostanza vele e timone) che servivano per mantenere una velocità più costante eventualmente anche in assenza di vento.

Finalmente verso la fine del XV secolo i portoghesi doppiarono il Capo di Buona Speranza risalendo la costa africana a oriente ed arrivando nei porti delle Indie, Vasco de Gama fu il primo a riuscirci: erano oramai aperte le porte ai commerci di metalli preziosi dall'oriente.

Questo però sembrava troppo anche per Genova che non aveva i mezzi finanziari per potersi gettare in un'impresa commerciale di quel livello, con quei tempi e con mezzi non adeguati, parliamo di viaggi che duravano tra andata e ritorno almeno tre anni se tutto andava bene e occorreva essere molto preparati dal punto di vista militare per evitare guai peggiori in caso di scontro contro i pirati locali veloci e terribili.

Occorreva così andare ancora più ad ovest per cercare di abbreviare la strada verso oriente e indubbiamente i genovesi stesero dei piani strategici di viaggio ma mai prepararono seriamente una spedizione perché indubbiamente l'ignoto faceva paura e non avere punti fissi per i rifornimenti poneva dei seri dubbi sulla fattibilità del tragitto non riuscendo a

conoscere la reale distanza che intercorreva dall'Europa all'estremo oriente posto che ci fosse un mare senza ostacoli insuperabili nel mezzo in quanto i calcoli matematici erano piuttosto sommari.

Così i navigatori genovesi iniziarono a mettersi al servizio di stati più importanti come Francia, Spagna e Portogallo e i mercanti della città si limitavano ad un cabotaggio ridotto che faceva piano piano declinare il destino della Repubblica.

Venezia, conscia che le nuove vie tracciate dai portoghesi avrebbero messo in seria difficoltà il proprio commercio, con il tempo cercò di tamponare la situazione tramite accordi locali che garantissero a egiziani e arabi una maggior guadagno (in pratica con l'impero turco) ma che lasciassero attivi i loro fondaci nel medio oriente e questa fu senz'altro una buona politica ma d'altro canto così facendo fornivano un pretesto ai grandi stati europei per accusarla di collusione con i musulmani, permettendo a portoghesi e spagnoli di intromettersi pesantemente nel commercio mediterraneo e contrastare il suo dominio.

I portoghesi infatti, una volta sistemate le loro rotte verso le Indie portavano le merci preziose direttamente nei porti del Mar Rosso e del Golfo Persico diminuendo tempi e costi di trasporto, questo equivaleva a mettere in crisi l'intera economia della Serenissima che d'altro canto non aveva certo i mezzi finanziari necessari per contrastare tale politica sui mari, tanto più che nel corso del XVI secolo a tutti gli stati atlantici si aggiungeva anche l'Inghilterra che poi sarebbe diventata la potenza in assoluto sui mari del mondo.

Le due grandi repubbliche marinare italiane solcavano certamente ancora i mari ma ora non potevano più permettersi di pensare in grande, avviandosi a implodere i loro commerci e tentare di recuperare dignità finanziaria solo impegnandosi in altre attività e forme di organizzazione istituzionale per poter proseguire la loro vita.

Cristoforo Colombo, genovese al servizio della corona spagnola, come sappiamo, fu lo scopritore "ufficiale" dell'America che in buona sostanza inizialmente deluse tutti, perché ci si mise poco tempo a comprendere che i luoghi scoperti non erano certamente le più rinomate Indie Orientali e le ricche regioni dell'estremo oriente, ma successivamente grazie alla scoperta di numerosi e grandiosi giacimenti di metalli preziosi diede il via ad una corsa all'accaparramento di più territori possibili da sfruttare a cui purtroppo non poterono partecipare né Genova né Venezia se non attraverso i loro validi navigatori seppur al servizio di altre potenze marittime.

Genova riuscì a partecipare ai commerci sulle tratte lungo le coste atlantiche africane noleggiando le proprie navi che in pratica fungevano da collegamenti tra porto e porto, certo non un impegno gravoso, certo in regime di sottomissione politica ed economica rispetto a chi deteneva tutto il traffico verso le Indie orientali e cioè i portoghesi.

Con ogni probabilità anche i genovesi parteciparono con le loro navi all'asiento, cioè alla tratta degli schiavi dalle coste africane verso le Americhe con un supporto che potremmo definire logistico e trasferendo "la merce" da un porto all'altro in attesa della destinazione

definitiva, insomma ci si arrangiava come si poteva per mantenere attive le proprie capacità navigatorie senza dirlo troppo forte e con un malcelato senso di aberrazione.

Non che Venezia non avesse mai trasportato schiavi nelle rotte mediorientali o sulle vie carovaniere, ma indubbiamente si trattava di un mercato molto più ridotto rispetto a quello che si stava avviando lungo l'Atlantico.

Entrambe le repubbliche non potevano certo mantenere un commercio sulle nuove grandi rotte sia per l'oriente che per le Americhe perché ciò presupponeva che esse fossero in grado di mantenere convogli di scorta che erano fuori dalla loro portata, si parla di decine di navi propriamente armate anche solo per una singola rotta.

Tra l'altro le navi veneziane non erano nemmeno adatte a solcare mari così diversi dal Mediterraneo e i costi per la loro realizzazione sarebbero stati spropositati rispetto ai possibili guadagni considerando ovviamente anche i rischi logici di perdita del naviglio che negli oceani sfiorava normalmente il 70% dei convogli partiti.

Del resto anche le due nazioni iberiche avevano notevoli difficoltà a rientrare nelle spese dei convogli messi regolarmente in acqua, perché spezie e sete non bastavano per coprire le perdite di naviglio magari pieni di metalli preziosi, così un viaggio diventava commercialmente produttivo solo se arrivava a destinazione una quantità d'oro o argento ampiamente sufficiente.

La realtà era che Genova e Venezia rappresentavano il vecchio mondo marittimo di sapore ancora tutto medievale mentre le potenze atlantiche si muovevano con un'organizzazione statale che appariva già moderna, tutta tesa a consolidare territori d'oltremare da sfruttare adeguatamente per arricchirsi.

Le due repubbliche italiane pur nel loro tramonto dorato apparivano come un riflesso del vecchio sogno mercantile fatto di buon commercio e giusto guadagno con poca propensione allo sfruttamento del territorio, concezione sicuramente più "etica" ma certamente meno remunerativa.

Così, pur nella diversificazione del loro modo di commerciare per sopravvivere entrambe le repubbliche iniziarono a preferire le attività sul territorio italiano, più semplice da gestire che garantiva almeno introiti sicuri: rimaneva sempre in auge la valenza dei loro navigatori ma perdeva consistenza la forza dello stato d'imporre una propria politica estera: istituzionalmente sopravviveranno ancora per un paio di secoli prima di scomparire per sempre.

