

Daniele Andreozzi\*

Politiche sanitarie in un mare da ordinare. Il lazaretto di Fiume (Rijeka) tra la Repubblica di Venezia e l'Impero asburgico (XVIII secolo)

ABSTRACT. All'inizio del Settecento, la volontà dell'Impero asburgico di ampliare il suo ruolo in Adriatico si scontrò con le pretese di dominio della Repubblica di Venezia. Tale predominio si articolava in un sistema basato sulla triade controllo militare, controllo commerciale e controllo sanitario. Anche altri protagonisti stavano erodendo il potere di Venezia: i network auto organizzati trans statali delle piccole e medie marinerie dei porti Adriatici e dei mari contigui. In tale contesto, le politiche sanitarie erano terreno di scontro tra razionalità e percezioni del rischio differenti e strumento da usare nelle competizioni per il potere. Le vicende che caratterizzano l'istituzione del lazaretto di Fiume (Rijeka) sembrano mostrare che i processi di modernizzazione sono sempre contorti, contraddittori, complessi, e mai lineari e unidirezionali.

PAROLE CHIAVE. Adriatico, Peste, Sanità, Modernità, Fiume.

*Health Policies in a Sea That Needs to Be Sorted Out. The Lazaretto of Fiume (Rijeka) Between the Republic of Venice and the Habsburg Empire (18<sup>th</sup> Century)*

ABSTRACT. At the beginning of the 18<sup>th</sup> century, the Habsburg Empire's desire to expand its role in the Adriatic clashed with the Republic of Venice's claims to dominance. This dominance was structured around a system based on the triad of military control, commercial control and health control. Other players were also eroding Venice's power: the self-organized trans-state networks of the small and medium-sized 'marinerie' of the Adriatic ports and neighbouring seas. In this context, health policies were a battleground between rationality and differing perceptions of risk, as well as a tool to be used in the competition for power. The events surrounding the establishment of the lazaretto in Fiume (Rijeka) seem to show that modernization processes are always convoluted, contradictory, complex, and never linear or unidirectional.

KEYWORDS. Adriatic Sea, Plague, Healthcare, Modernity, Rijeka.

\* Corresponding author: Daniele Andreozzi (Università di Trieste), e-mail: daniele.andreozzi@dispes.units.it.

1. *Epidemie, poteri, razionalità e politiche*. All'inizio del Settecento, nel quadro della nuova conformazione assunta dai domini di Carlo VI d'Asburgo, la volontà dell'impero di assumere un ruolo da protagonista in Adriatico acquistò concretezza<sup>1</sup>. Sulla spinta delle aspirazioni alla creazione di una flotta militare e allo sviluppo commerciale, tra 1717 e 1719, tale volontà si manifestò soprattutto nella creazione della privilegiata Compagnia orientale<sup>2</sup> e nella concessione dello *status* di porto franco a Trieste e Fiume, i principali porti imperiali in quel mare e prossimi a Venezia e al delta del Po, via d'ingresso verso il cuore della val Padana<sup>3</sup>. Per l'imperatore, però, non si trattava soltanto di contrastare il dominio su quel mare rivendicato per secoli dalla Serenissima che, appunto, lo aveva battezzato golfo di Venezia<sup>4</sup>.

Tale dominio era basato sulla triade controllo militare, controllo commerciale e controllo sanitario, il cui principale obiettivo era impedire la diffusione della peste. Il primo prevedeva che nessuna nave armata potesse entrare nel golfo, se non quelle battenti la bandiera della Serenissima<sup>5</sup>. Il secondo si basava su precise norme mercantilistiche in base alle quali il commercio di triangolazione era considerato contrabbando e le merci dal luogo di origine dovevano raggiungere Venezia senza effettuare scali intermedi, garantendo così il ruolo di *hub* monopolistico al porto lagunare<sup>6</sup>; queste norme, inoltre,

<sup>1</sup> M. Verga, *Il "bruderzwist", la Spagna, l'Italia. Dalle lettere del duca di Moles*, ed E. Faber, *Il ruolo dell'Austria interiore nella politica commerciale di Carlo VI*, entrambi in *Dilatata l'Impero in Italia. Asburgo e Italia nel primo Settecento*, a cura di M. Verga, in «Cheiron», n. 21 (1994), rispettivamente pp. 13-53 e 161-186 e D. Andreozzi, *The Evolution of the Free Port of Trieste from 1717 to the Present*, in *Free Trade and Free Ports in the Mediterranean*, a cura di G. Delogu, K. Stapelbroek, A. Trampus, Routledge, Londra e New York 2025, pp. 254-256.

<sup>2</sup> M. Wanner, *Císařský orel a vábení Orientu: Zámořská obchodní expanze habsburské monarchie (1715-1789)*, Scriptorium, Dolní Břežany 2021, pp. 51-56 e D. Andreozzi, *From the Black Sea to the Americas. The trading companies of Trieste and the global commercial network (18th century)*, in *Mediterranean Doubts. Trading Companies, Conflicts and Strategies in the Global Spaces (XV-XIX Centuries)*, a cura di D. Andreozzi, New digital press, Palermo 2017, pp. 66-68. La compagnia aveva forti legami con la corte di Vienna e l'imperatore.

<sup>3</sup> Sul processo di costruzione dei due porti franchi si veda D. Andreozzi, «*La gloria di un dilatato commercio*». *L'intrico delle politiche e lo sviluppo di Trieste nell'Adriatico centro settentrionale (1700-1730)*, in «Mélanges de l'École française de Rome – Italie et Méditerranée modernes et contemporaines», 127, 2015, 1, <<http://journals.openedition.org/mefrim/2125>>. Sull'istituto del porto franco nell'Adriatico del XVIII secolo ancora fondamentale A. Caracciolo, *Le port franc d'Ancone. Croissance et impasse d'un milieu marchand au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Sevpem, Parigi 1965 (ora in traduzione italiana a cura di C. Vernelli in Quaderni di «Proposte e ricerche», 28, 2002).

<sup>4</sup> Sul dominio sull'Adriatico nel XVII secolo si veda F.C. Lane, *Storia di Venezia*, Einaudi, Torino 1982, p. 484; P. Sarpi, *Dai "Consulti". Il carteggio con l'ambasciatore inglese sir Dudley Carleton*, a cura di G. Cozzi, L. Cozzi, Einaudi, Torino 1979, pp. 154-173 e F. De Vivo, *Historical Justifications of Venetian Power in the Adriatic*, in «Journal of the History of Ideas», 64, 2003, 2, pp. 159-176.

<sup>5</sup> Lane, *Storia*, cit., pp. 450-485.

<sup>6</sup> A riguardo Massimo Costantini scriveva che «Venezia non pretendeva di negare agli altri porti adriatici il diritto di commerciare: doveva però trattarsi di un commercio diretto e a corto raggio, non d'intermediazione e nemmeno a lungo raggio – categorie, queste, che la Serenissima voleva riservare in via esclusiva ai propri traffici» («*Sottovento*»). *I traffici veneziani con la sponda occidentale del medio*

erano rafforzate dall'effettiva sorveglianza garantita dalle galee armate della Repubblica<sup>7</sup>. Infine, elaborata nel corso dei secoli, la politica sanitaria ideata dalla Serenissima per il contenimento della peste era incentrata su alcuni elementi fondamentali: i lazzeretti, quale luogo di deposito delle merci e di soggiorno per passeggeri ed equipaggi; le contumacie, le cui durate variavano in base alla situazione sanitaria e ai luoghi di provenienza delle imbarcazioni e che prevedevano non solo il mero deposito, ma pure specifiche manipolazioni e «ventilazioni» per i diversi tipi delle merci in transito; un costante e puntiglioso flusso di notizie che una capillare rete di informatori era in grado di far giungere velocemente al centro, notizie concernenti la situazione sanitaria dei porti, delle città, delle regioni e delle rotte, fino al dettaglio degli spostamenti e delle condizioni dei singoli natanti e delle persone; infine le fedi di sanità, che attestavano la provenienza delle imbarcazioni e il loro stato di salute e di cui non si poteva essere privi, pena l'esclusione dai traffici. Erano le magistrature veneziane ad avere un ruolo centrale, nel mare Adriatico ma non solo, nello stabilire chi effettivamente si conformasse a tale standard e quali fossero le condizioni sanitarie dei centri coinvolti nelle reti dei traffici. Dunque, chi, e in quale modo, potesse partecipare alla circolazione commerciale<sup>8</sup>. Tali politiche si erano amalgamate in un sistema che col tempo era diventato modello per tutti gli stati europei interessati alla navigazione mediterranea. Come scriveva Francesco Donadi, ambasciatore della Serenissima presso la corte di Vienna, era il «metodo peculiare di cui tanta porzione d'Europa e de' confinanti paesi ne rispettano il prudente dettame». Non conformarsi alle decisioni di Venezia, «antemurale» del continente a difesa dalla peste, significava l'esclusione dei commerci<sup>9</sup>.

In Adriatico, i principi generali si concretizzavano in una circolazione marittima fondata su tre capisaldi: i lazzeretti di Castel Nuovo e Spalato, punto di raccolta delle merci provenienti dai Balcani, dall'est Europa e dall'Impero ottomano, e quello di Venezia<sup>10</sup>. Quest'ultimo svolgeva la funzione di lizza-

*e basso Adriatico, in particolare con l'Abruzzo, in Id., Una Repubblica nata sul mare. Navigazione e commercio a Venezia, Marsilio, Venezia, 2006, p. 149).*

<sup>7</sup> F.C. Lane, *Le navi di Venezia*, Einaudi, Torino 1983.

<sup>8</sup> Su questo si veda N.E. Vanzan Marchini, *La politica sanitaria della Repubblica di Venezia, in Venezia e le epidemie*, a cura di E. Ivetic, Marsilio, Venezia 2025, pp. 65-86; G. Alfani, A. Melegaro, *Pandemie d'Italia. Dalla peste nera all'influenza suina: l'impatto sulla società*, Egea, Milano 2010; C.M. Cipolla, *Contro un nemico invisibile. Epidemie e strutture sanitarie nell'Italia del Rinascimento*, Il mulino, Bologna 1986; G. Restifo, *I porti della peste. Epidemie mediterranee fra Sette e Ottocento*, Mesogea, Messina 2005 e G. Delogu, *Notizie vere, notizie false: la questione sanitaria nell'Adriatico austriaco e nella Carniola del XVIII secolo tra commercio, politica e «polizia medica»*, in «Acta Histriae», 28, 2020, pp. 311-326. Sui sistemi informativi dell'età moderna si veda anche F. De Vivo, *Patrizi, informatori e barbieri*, Feltrinelli, Milano 2012.

<sup>9</sup> Archivio di Stato di Venezia (d'ora in poi Asv), *Senato*, Dispacci degli ambasciatori e residenti, Germania, reg. 216, 28 ottobre 1724.

<sup>10</sup> Su questo R. Paci, *La scala di Spalato e il commercio veneziano nei Balcani tra Cinque e*

retto “di ultima istanza”; cioè, contando sulle peculiarità dello spazio ecologico in cui era inserito (quello delle isole lagunari), era l’unico che poteva continuare ad accogliere le navi in caso di pericolo estremo. Tale specificità rispondeva a tre bisogni: minimizzare il pericolo di sbarchi clandestini, limitare quanto possibile il blocco dell’afflusso e dell’uscita di merci dalla laguna, garantire la posizione monopolistica di Venezia<sup>11</sup>. Infatti, le tre forme di controllo sul mare a cui abbiamo accennato, rafforzandosi l’una con l’altra, costituivano i pilastri su cui si basavano i modi del funzionamento del meccanismo di supremazia della Serenissima. In tale contesto, le regole sanitarie non erano solo un mero strumento oggettivo e tecnico, ma pure un fattore fortemente politico, frutto di uno specifico contesto economico, culturale e sociale e di una specifica percezione del rischio. Infatti, esse non rispecchiavano soltanto le pretese “egoistiche” degli operatori commerciali e delle aspettative di uno Stato “avidio” di ricchezze, ma pure le necessità complessive del funzionamento del sistema economico e sociale veneziano e dei suoi assetti di potere e allo stesso tempo le opportunità rese disponibili dagli spazi ecologici<sup>12</sup>.

In tal modo le politiche sanitarie, in un calcolo dei differenti rischi, rallentavano il commercio senza interromperlo. Anzi, valutando dal loro punto di vista le necessità economiche e sociali e i pericoli per la salute, nel rallentarlo – e nello stabilire i tempi e i modi di ciò – lo rendevano possibile, poiché la

*Seicento*, Deputazione di Storia patria per le Venezie, Venezia 1971; N. Bajic-Zarko, *Le terminazioni sulle carovane e le merci come misure preventive della peste a Spalato nel XVIII sec.*, in 2° Seminario sulle fonti per la storia della civiltà marinara picena, atti del convegno (San Benedetto del Tronto, 8-9 dicembre 2000), Istituto di ricerca delle fonti per la storia della civiltà marinara picena, Gagliardi, Ascoli Piceno 2002, pp. 65-82; G. Candiani, *Sanità e controllo mercantile alle bocche di Cattaro: il lazaretto di Castelnuovo, 1700-1797*, in «Mediterranea. Ricerche storiche», n. 48 (2020), pp. 29-48; D. Andreozzi, *The «Barbican of Europe». The Plague of Split and the Strategy of Defence in the Adriatic Area between the Venetian Territories and the Ottoman Empire (Eighteenth Century)*, in «Popolazione e storia», 16, 2015, 2, pp. 115-137. Sui pericoli costituiti dalle carovane, per esempio Asv, *Provveditori alla sanità*, b. 205, 11 novembre 1732.

<sup>11</sup> Sul ruolo della salute nel sistema veneziano D. Andreozzi, “*L’anima del commercio è la salute*”. *Sanità, traffici, rischio e dominio sul mare in area alto adriatica (1700-1750)*, in *Istituzioni e traffici nel Mediterraneo tra età antica e crescita moderna*, a cura di R. Salvemini, Consiglio nazionale delle ricerche, Istituto di studi sulle società del Mediterraneo, Napoli 2009, pp. 225-245. Sugli sbarchi clandestini Asv, *Senato*, Dispacci degli ambasciatori e residenti, Germania, reg. 144, 25 agosto 1722.

<sup>12</sup> Sulla percezione del rischio si veda M. Douglas, A. Wildavsky, *Risk and Culture. An Essay on the Selection of Technical and Environmental Dangers*, Berkeley, Los Angeles - Londra 1983. Gli autori scrivono (p. 6) che la percezione del rischio è un fatto sociale e che la scelta tra i possibili rischi «depends upon the alternatives, values, and beliefs that are considered. As a result, then in no single all-purpose number that expresses “acceptable risk” for a society [...] there are no value-free processes for choosing between risky alternatives [...] Not only does each approach fail to give a definitive answer, but it is predisposed to representing particular interests and recommending particular solutions. Hence, choice of a method is a political decision». Sul contenuto politico del sistema veneziano si veda Andreozzi, “*L’anima del commercio è la salute*”, cit., pp. 225-245. In genere sui controlli di sanità P. Calcagno, D. Palermo, *La quotidiana emergenza: i molteplici impieghi delle istituzioni sanitarie nel Mediterraneo moderno*, in *La quotidiana emergenza. I molteplici impieghi delle istituzioni sanitarie nel Mediterraneo moderno*, a cura di P. Calcagno, D. Palermo, New digital press, Palermo 2017, pp. VII-XVI.

fiducia nei controlli sanitari era una componente centrale delle dense relazioni necessarie ai traffici. Questo soprattutto in Adriatico, dove le limitazioni poste agli scambi tra i centri di tale mare e tra questi e gli scali mediterranei, il ruolo privilegiato assegnato a Venezia quale snodo di raccordo tra i diversi flussi – di terra e di mare – e i monopoli accordati in molte tipologie di traffici erano strettamente connessi alla centralizzazione di molte delle funzioni di controllo sanitario nella dominante. Funzionale a questo erano le due principali rotte che, dal punto di vista della Repubblica, organizzavano quel mare sfruttando le correnti prevalenti: il sottovento verso la Puglia e la Sicilia lungo le coste occidentali, e il sopravvento verso il Nord lungo le coste orientali<sup>13</sup>. A chiudere questo cerchio in direzione della Serenissima e del delta del Po, il «servizio obbligatorio dei cosiddetti “pedoti [piloti] d’Istria” [che] rendevano il litorale tra Rovigno e Parenzo una vera e propria anticamera ufficiale della laguna veneziana»<sup>14</sup>. In tale «anticamera» ogni differenza si annullava e gli uffici di sanità, al di là delle appartenenze statuali, dipendevano senza distinzione dalle magistrature della Repubblica; i marinai, anche dal punto di vista normativo, erano confusi con la marineria veneziana e le patenti e le bandiere non venivano utilizzate<sup>15</sup>.

2. *Un mare affollato e liquido*. Tale situazione, però, già alla fine del XVII secolo rivelava fluidità e tensioni. Infatti, il predominio veneziano sull’Adriatico appariva compromesso e la Serenissima faticava a regolare i flussi commerciali che lo attraversavano, incapace di controllare le marinerie dei centri piccoli e medi di entrambe le sponde di quel mare<sup>16</sup>. Il cabotaggio diventava elemento centrale per la definizione degli spazi economici adriatici e le merci pesanti e povere – soprattutto prodotti alimentari, materie prime e manufatti tessili – acquisirono un ruolo di primo piano nei traffici. Adesso gli scali “minori” fungevano da snodi di una fittissima rete di scambi capace di con-

<sup>13</sup> Il sopravvento andava dall’Istria all’Albania, mentre il sottovento comprendeva le legazioni e lo Stato pontificio, il regno di Napoli e, secondo alcuni, anche la Sicilia (Asv, *Cinque savi alla mercanzia*, II s., b. 184, 5 dicembre 1705). Sul funzionamento di queste rotte Costantini, «*Sottovento*», cit., pp. 27-22.

<sup>14</sup> W. Panciera, *Navigazione, piloti, testimoniali e naufragi nell’Istria del Settecento*, in «*Mediterranea. Ricerche storiche*», n. 30 (2014), p. 85.

<sup>15</sup> D. Andreozzi, *Rice War and Flags. The Clash between Mercantilisms in the Northern Adriatic (18th century)*, in *Decentering Mercantilism. Commerce, Economic Policies and Local Governance in Two Polycentric Imperial Structures, the Holy Roman Empire and the Hispanic Monarchy (17th and 18th centuries)*, a cura di K. Kaps, M.H. Sanches, in corso di stampa. Con i termini “uffici di sanità”, indichiamo quelle magistrature presenti nei centri abitati e nei porti, solitamente emanazione delle comunità locali, che avevano il compito di vigilare sulle materie sanitarie e, in particolare, sulla diffusione delle epidemie, qualsiasi denominazione avessero. Per esempio, come si leggerà più avanti, a Fiume tale magistratura era indicata con la denominazione di «provisori alla Salute».

<sup>16</sup> Lane, *Storia*, cit., pp. 482-485.

nettersi anche a molti centri di altri mari, come le isole del Levante soggette alla Serenissima<sup>17</sup>. Su tale rete le capacità di controllo militare, economico e sanitario di Venezia erano sempre più tenui e le magistrature della dominante assistevano inermi allo spettacolo di un mare in cui i «legni minori di qualsiasi condizione» navigavano «con libertà» e senza alcuna «licenza» da parte della Repubblica<sup>18</sup>. Tale impotenza era acuita dalle pratiche stesse degli attori protagonisti di quegli scambi, capaci di mutare bandiera, nazionalità e identità a seconda del porto frequentato e dell'utilità in una frenetica attività in cui contrabbando, mercatura e pirateria si confondevano e si contaminavano<sup>19</sup>.

Se forse l'azione della Serenissima fu inizialmente blanda, per il mutare del suo sistema economico e per il rafforzamento degli interessi agrari connessi alle trasformazioni che stava vivendo l'economia delle aree centro settentrionali della penisola italiana, alcuni avvenimenti dell'inizio del XVIII secolo provocarono un forte *shock* che portò tali questioni al centro dell'attenzione. Da un lato, il dominio militare venne messo in discussione dall'ingresso nel golfo della flotta francese durante la guerra di successione spagnola e dalla minaccia della stabile presenza di una marina al servizio degli Asburgo<sup>20</sup>. Dall'altro la concorrenza dei porti franchi, localizzati nelle vicinanze della laguna, era una temibile sfida al predominio della Serenissima<sup>21</sup>. Dall'altro ancora, infine, nell'estate del 1720 l'insorgere delle peste di Marsiglia riacuì improvvisamente l'attenzione verso le questioni di sanità<sup>22</sup>.

La Repubblica, incapace di invertire le tendenze in atto, monitorava con preoccupazione gli avvenimenti in questo groviglio di interessi e tensioni e

<sup>17</sup> Asv, *Cinque savi alla mercanzia*, II s., b. 61, 5 giugno 1708 e D. Andreozzi, *Tra Trieste, Ancona, Venezia e Bologna. La canapa e il commercio nell'Adriatico del '700*, in *Trieste e l'Adriatico. Uomini, merci, conflitti*, a cura di D. Andreozzi, C. Gatti, Eut, Trieste 2005, pp. 153-201.

<sup>18</sup> Asv, *Cinque savi alla mercanzia*, II s., b. 61, 17 marzo e 3, 4 e 14 luglio 1708, 13 settembre 1712 e s.d.

<sup>19</sup> D. Andreozzi, *Prospettive. Istria, Trieste, porti (XVIII secolo)*, in «Quaderni giuliani di storia», 44, 2023, 2, pp. 202-208. Sulle identità e le pratiche di mimetismo, come primo approccio, L. Scuccimarra, *La costruzione dell'universale. Alle origini del cosmopolitismo illuministico*, in «Storica», n. 27 (2003), pp. 61-105; M.S. Rollandi, *Mimetismo di bandiera nel Mediterraneo del secondo Settecento. Il caso del Giorgio Inglese*, in «Società e storia», n. 130 (2010), pp. 721-742; A. Carrino, *Fra nazioni e piccole patrie. «Padroni» e mercanti liguri sulle rotte tirreniche del secondo Settecento*, in «Società e storia», n. 131 (2011), pp. 36-67; D. Andreozzi, *Lacrime e sangue. Sudditi anfibi, uomini e merci nell'Adriatico centro-settentrionale del Settecento*, in *Custodi della tradizione e avanguardie del nuovo sulle sponde dell'Adriatico. Libri e biblioteche, collezionismo, scambi culturali e scientifici, scritture di viaggio fra Quattrocento e Novecento*, a cura di L. Avellini, N. D'Antuono, Clueb, Bologna 2006, pp. 367-382.

<sup>20</sup> La presenza di navi da guerra francesi in alto Adriatico, per altro, provocò analoghe reazioni allarmate da parte imperiale; per esempio, Österreichisches Staatsarchiv, Vienna (d'ora in poi Öesta) Haus-, Hof-, und Staatsarchiv, Länderabteilungen, Österreichische Akten, (d'ora in poi Hhläöa) *Triest*, Karton 2, 3 aprile e 12 agosto 1702, cc. 224 e 224v e 265-266.

<sup>21</sup> Lane, *Storia*, cit., pp. 482-485.

<sup>22</sup> Asv, *Senato*, Dispacci degli ambasciatori e residenti, Napoli, reg. 119, 6 e 27 agosto e 3 settembre 1720.

anche l'Impero, dati i limiti della sua effettiva potenza, era costretto a trovare uno spiraglio per inserirsi nel processo di riorganizzazione dei meccanismi di funzionamento dell'Adriatico. Tale obiettivo implicava di affrontare pure le questioni di sanità, confrontandosi con Venezia e, come vedremo, con le logiche proprie alle marine. Innanzitutto, Vienna fu costretta a intervenire per evitare che la Repubblica potesse facilmente utilizzare il pericolo della diffusione della peste come pretesto per bloccare i traffici del litorale asburgico, facendo fallire i progetti di sviluppo commerciale, allora connessi, soprattutto, all'attività della Compagnia orientale. Così, l'Impero decise di dotare i porti franchi di Trieste e Fiume di un lazzaretto stabile e, nel marzo del 1720, la Commissione commerciale, l'organismo incaricato di sviluppare i traffici marittimi, ne ordinò la costruzione. Era un provvedimento necessario per poter aspirare a partecipare a pieno titolo al mondo dei traffici e non restare relegati in un ruolo subalterno rispetto alla posizione centrale assunta dalla città lagunare nelle reti commerciali del mare. Fiume offrì di contribuire finanziariamente alla costruzione del proprio<sup>23</sup>. Tuttavia, nonostante ciò, i lavori si trascinarono con lentezza, anche se va rilevato che, peraltro, furono le uniche rilevanti infrastrutture edificate nel corso degli anni Venti.

Inoltre, essi s'intrecciarono con le frizioni concernenti bandiere, passaporti e ispezioni delle imbarcazioni che, coinvolgendo anche il Regno di Napoli entrato da poco nell'orbita degli Asburgo, scaturirono in una guerra daziaria tra l'Impero e la Serenissima<sup>24</sup>. Era l'intero meccanismo della superiorità veneziana a essere messo in discussione e la Repubblica dovette cercare un equilibrio precario tra il difendere il proprio dominio e nello stesso tempo continuare a diffondere le proprie politiche sanitarie. Se l'imporre il rispetto delle norme in materia di salute poteva essere un modo per escludere i rivali dal commercio, il disseminare buone pratiche nei porti imperiali salvaguardava la salute dei domini della Serenissima, ma allo stesso tempo favoriva il commercio asburgico<sup>25</sup>. L'Impero, al contrario, era costretto ad adottare i provvedimenti decisi a Venezia, pur tentando di non frenare lo sviluppo dei propri traffici e col sospetto che la Serenissima usasse la propria posizione dominante per ostacolarlo<sup>26</sup>.

<sup>23</sup> Archivio di Stato di Trieste, *Intendenza Commerciale*, b. 373, 20 marzo, 6 e 10 luglio e 6 agosto 1720. Gli informatori veneziani sostenevano che per la costruzione del lazzaretto di Fiume erano stati stanziati 40.000 fiorini che sarebbero gravati sull'ufficio del sale (Asv, *Inquisitori di Stato*, b. 254, Missive da Capodistria, 20 settembre 1720).

<sup>24</sup> Andreozzi, *Rice*, cit.

<sup>25</sup> Per esempio, nel 1722 Venezia inviò a Trieste precise istruzioni sui modi della compilazione delle fedeli di sanità nel caso di natanti che avevano toccato quello scalo provenienti da altri luoghi (Asv, *Provveditori alla Sanità*, b. 648, 25 aprile e 27 novembre 1722).

<sup>26</sup> Si veda per esempio il colloquio tra l'ambasciatore veneziano a Vienna Dandolo e il cancelliere di corte Zinzendorf (Asv, *Senato*, Dispacci degli ambasciatori e residenti, Germania, reg. 216, 4 marzo e 15 aprile 1724). I sospetti imperiali erano acuiti proprio dai successi delle politiche sanitarie in quello

3. *In Adriatico, un nuovo lazzeretto*. Il lazzeretto di Fiume fu terminato prima di quello di Trieste. Conclusi i lavori nel 1725, probabilmente sotto la guida pure del tenente colonello Mathias Anton Weiss, «supremo ingegnere nel Paese dell’Austria interiore», fu inaugurato nel 1726<sup>27</sup>. Localizzato nei pressi del centro abitato, a ovest di questo, entrò in attività con molte difficoltà. La comunità cittadina voleva utilizzarlo come caserma per dare alloggio alle truppe che transitavano per il porto dirette verso i fronti imperiali o da lì provenienti, incontrando la ferma opposizione di Vienna che pretese fosse destinato agli scopi previsti<sup>28</sup>. Venne quindi impiegato per il commercio ma, senza che fossero stati nominati gli ufficiali incaricati al suo funzionamento, era adibito a magazzino delle merci più che a funzioni sanitarie. All’interno, oltre a essere stoccate le mercanzie, avvenivano contrattazioni ed era attiva una sorta di osteria<sup>29</sup>.

Tali pratiche sembrano indicare che tra i mercanti e i marinai che frequentavano Fiume e i cittadini interessati al commercio non ci fosse l’intenzione di seguire la volontà imperiale e semmai di sfruttare ed eludere, piuttosto che sostituire, le politiche e i controlli sanitari della Serenissima. Per ovviare a questi disordini, prevenendo le accuse e gli eventuali provvedimenti restrittivi della Repubblica a danno del commercio asburgico, con un rescritto imperiale del marzo 1727, Vienna aveva inviato a Fiume le norme stabilite da Venezia riguardo la gestione dei lazzeretti. Queste avevano fatto uno strano percorso: la Serenissima le aveva inviate alla Repubblica delle sette provincie unite, da qui erano state spedite alla corte di Vienna che, dopo averle tradotte in tedesco, le aveva fatte arrivare a Fiume ordinando che fossero «pienamente osservate»<sup>30</sup>. Va rilevato che, oltre la mala gestione degli affari di sanità, a rendere insicuro il lazzeretto era anche una carenza strutturale: non era stato costruito

che Christian Drost, direttore dell’Istituto di virologia dell’ospedale Charité di Berlino, ha definito il «paradosso della prevenzione» (F. Coin, *I negazionisti usano la pandemia per costruire un mondo più disuguale*, in «Internazionale», 15 luglio 2020; per esempio si veda Asv, *Senato*, Dispacci degli ambasciatori e residenti, Germania, reg. 217, 19 aprile 1725).

<sup>27</sup> Sul lazzeretto M. Bradanović, *Il lazzeretto fiumano di S. Carlo Borromeo*, in «Atti», n. 29 (1999), pp. 93-128, <<https://hrcak.srce.hr/242677>> (data di accesso: 7 giugno 2025) che ne fornisce anche un’accurata descrizione (pp. 98-108). Su Weiss, che aveva supervisione anche sulla costruzione delle strade da utilizzarsi per il commercio e in particolare su quella Carolina, si veda Bradanović, *Il lazzeretto*, cit., pp. 118-121); E. Faber, *Vorstufen für eine innerösterreichische Wirtschaftsgemeinschaft Zur wirtschaftlichen Entwicklung Innerösterreichs in den Jahren 1717-1730*, in «Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark Jahrgang», n. 87 (1996), pp. 123-188; H. Šugar, *Razdoblje izgradnje Karolinške ceste i njezin graditelj Antun Matija Weiss*, in «Radovi Zavoda za hrvatsku povijest Filozofskoga fakulteta Sveučilišta u Zagrebu», 38, 2006, 1, pp. 155-160, <<https://hrcak.srce.hr/51817>>.

<sup>28</sup> Bradanović, *Il lazzeretto*, cit., p. 121. L’importanza assunta dai porti imperiali in Adriatico per il trasporto di truppe e rifornimenti fu uno dei fattori del loro sviluppo; per esempio, Archivio storico provinciale di Gorizia, *Atti degli Stati Provinciali*, 2, Sezione I, P. 48, 19 luglio 1716.

<sup>29</sup> Öesta, Hhläöa, *Triest*, Karton 8, 18 giugno 1729, c. 369.

<sup>30</sup> Ivi, c. 364v.

sufficientemente «segregato» e lontano dall'abitato e, dal lato di «terra», il portone si affacciava su una «pubblica via»<sup>31</sup>.

Tale situazione era immutata quando, con un ulteriore rescritto imperiale del 27 aprile 1729, Vienna annunciò l'arrivo a Fiume della nave San Francesco Saverio della Compagnia Orientale proveniente da Costantinopoli (Istanbul) e Smirne (Izmir), luoghi dove la peste infuriava, e ordinò di accoglierla nel porto e utilizzare il lazaretto per mettere equipaggio e merci in quarantena, adottando le norme e le cautele stabilite dalla Repubblica precedentemente comunicate<sup>32</sup>. Inoltre, a peggiorare le cose, nella stiva la nave aveva un carico di cotone, una tipologia di mercanzia già di per sé sospetta per le presunte potenzialità di diffondere il contagio e per di più imbarcata dopo essere stata immagazzinata in quei luoghi nel periodo «del maggior dolore di contagio», cioè di massima diffusione del morbo<sup>33</sup>.

Nonostante le gravi carenze strutturali e normative, quando tali inquietanti notizie giunsero a Fiume, venerdì 6 maggio, apparentemente vennero accolte senza eccessiva preoccupazione. La commissione commerciale aveva incaricato il conte Adelmo Antonio Petazzi<sup>34</sup>, intimo consigliere imperiale, ispettore del commercio e comandante militare e capitano di Fiume e delle vicine località di Buccari (Bakar) e Tersatto (Trsat), oggi entrambe in Croazia, di rimuovere ogni ostacolo all'opportuna accoglienza della nave, consultandosi in caso di necessità con il tenente colonello Weiss al fine di «spianare le concepite difficoltà e dubbi»<sup>35</sup>. Non sappiamo di che tenore fossero le relazioni tra i due, né gli effettivi rapporti di potere e di interessi che intercorrevano tra loro ma, quasi a rimarcare due diversi mondi di appartenenza e due diversi spazi giurisdizionali, mentre il primo indicava come residenza il castello di Fiume, il secondo nel firmare le proprie missive aggiungeva l'indicazione della residenza nel porto franco. In realtà negli ordini era indicato quale possibile consigliere pure l'ammiraglio Deichmann, esperto navigatore e con lunga

<sup>31</sup> Öesta, Hhläöa, *Triest*, Karton 9, *Considerazioni intorno l'elezione di un soggetto per Soprintendente del Littorale con alcune osservazioni per le cose del commercio in generale*, cc. 297-297v, senza data.

<sup>32</sup> Öesta, Hhläöa, *Triest*, Karton 8, 9 maggio 1729, cc. 349-350: «per comando di corte, [si ordina] d'ammettere alla contumacia in questo lazaretto la nave della Compagnia Orientale detta San Francesco Saverio, proveniente dalle parti di Costantinopoli, luoco infetto, con lasciare scaricare le merci dalla medesima [...] e porle in que' magazzini al consueto sboro, per il tempo conveniente coll'osservanza e culto di tutte le regole, che con ogni provvidda cautela vengono praticate dalla Repubblica Veneta ne' suoi lazaretti».

<sup>33</sup> Öesta, Hhläöa, *Triest*, Karton 8, 18 giugno 1729, c. 376.

<sup>34</sup> Petazzi apparteneva a una famiglia nobile di Trieste e da tempo impegnato al servizio degli Asburgo con compiti civili e militari. Probabilmente legato alle famiglie goriziane dei Coronini e dei Rabatta, attorno agli anni Trenta era anche consigliere della città di Trieste. Morì nel 1733 (<<https://catalogo.beniculturali.it/detail/HistoricOrArtisticProperty/0800438632>>, visto il 6 giugno 2025).

<sup>35</sup> Öesta, Hhläöa, *Triest*, Karton 8, 18 giugno 1729, c. 376v. Per l'arrivo di Weiss a Fiume, tra marzo e aprile 1729, si veda Asv, *Cinque savi alla mercanzia*, II. s., b. 7-3, 24 marzo 1729.

esperienza nella flotta militare della Danimarca, che in quegli anni era tra i principali consiglieri di Carlo VI e il cui parere era di estrema importanza nel determinare le scelte della corte di Vienna. Incaricato dello sviluppo della marina da guerra asburgica, proprio per quello si trovava a Porto Re (Kraljevica)<sup>36</sup>. Qualche ipotesi invece si può avanzare sui rapporti che intercorrevano tra Deichmann e Weiss. Entrambi inviati in quell'area per dirigere la costruzione dell'arsenale di Porto Re e la marina imperiale e dar conto delle spese effettuate lì dalla Compagnia orientale, in quel momento avevano rapporti assai tesi. Tra aprile e maggio l'ammiraglio aveva inviato alle autorità di Vienna alcune relazioni in cui si lamentava della «mala conducta» del tenente colonello<sup>37</sup>.

Comunque, nell'immediato Petazzi tralasciò l'ammiraglio, consultandosi solamente con il tenente colonello. La soluzione ideata scaturì dai colloqui tra i due, in una non chiara definizione delle competenze, e appare guidata dall'idea di sottovalutare i rischi, minimizzare le pecche, accontentare i superiori e sfruttare l'occasione di guadagno. In questo non si può giudicare se i due agirono di concerto, o se l'uno cercò di trascinare e ingannare l'altro oppure se a guidarli fu solo faciloneria<sup>38</sup>. Certo è che il 9 maggio fu il comandante a renderla ufficiale. La pecca più evidente da risolvere era stata individuata nella mancanza di un priore del lazzaretto che avesse la responsabilità «di far eseguire le necessarie cautele di sanità». Così, su indicazione di Weiss, il conte aveva nominato Giacomo Zanchi e Pietro Tudorovich, esattore dell'ufficio del legname l'uno e contro scrivano dell'appalto dei dazi l'altro ed entrambi abitanti del luogo, come «priori sostituti», intendendo con questo che la nomina aveva solo la durata necessaria per gestire l'arrivo della San Francesco Saverio. Per altro era previsto che svolgessero i compiti del priore a «vicenda», alternandosi, una settimana o mezza settimana per ciascuno, di modo che uno fosse sempre presente in lazzaretto giorno e notte dal momento dell'arrivo della nave. A Zanchi e Tudorovich era fatto obbligo di eseguire, nel corso della quarantena, ogni cosa «colla minuta osservanza delle norme in Venezia praticate» e contenute nel regolamento inviato nel 1727 sotto la minaccia di terribili pene che avrebbero potuto essere comminate anche per una semplice omissione: l'«indignazione di Sua Maestà e tutti que' castighi che potessero richiedere una disobbedienza tanto grave quanto è gelosa e premurosa la cura

<sup>36</sup> Su Deichmann Asv, *Senato*, Dispacci degli ambasciatori e residenti, Germania, reg. 220, 26 Aprile 1727. Porto Re (oggi in Croazia) si trova a circa venti miglia nautiche da Fiume.

<sup>37</sup> Öesta, Hhläöa, *Triest*, Karton 8, 21 maggio 1729, cc. 340-344 e Öesta, Haus-, Hof, und Staatsarchiv (d'ora in poi HH), *Diplomatie und Aussenpolitik vor 1848, Grosse Korrespondenz, Philipp Ludwig Graf Sinzendorf*, Karton 73, c. 43, 7 maggio 1729. Se, forse la gerarchia tra Deichmann e Weiss non era del tutto chiara, probabilmente il primo godeva di una qualche autorità superiore. I loro referenti a corte erano il conte Philipp Ludwig Sinzendorf e il marchese di Rialp.

<sup>38</sup> Öesta, Hhläöa, *Triest*, Karton 8, 18 giugno 1729, c. 369.

della comune salute». Probabilmente la nomina fu accolta senza problemi da Zanchi che, presente in castello alla stesura del decreto, ne ricevette una copia senza fare opposizioni<sup>39</sup>.

Approssimandosi l'arrivo della nave, però, o la paura dell'epidemia, o il diffondersi delle notizie su quanto stava per avvenire, o l'apparire sulla scena di interessi non legati al commercio o alle autorità centrali oppure magari solo il timore di essere stati imprudenti aprirono un conflitto che s'incentrò in spazi, anche giurisdizionali, diversi ma contigui: il porto franco, il castello, la comunità locale. Inoltre, nella ristrettezza dei luoghi, ebbe soprattutto un concitato svolgimento orale che, però, per nostra fortuna lasciò pure tracce documentarie. La posizione rispetto agli sviluppi mercantili, ai commerci della Compagnia orientale, ai piani di Carlo VI e alle possibili conseguenze che le scelte operate avrebbero provocato e le percezioni del rischio che ne scaturivano appaiono determinanti a motivare il vario schierarsi.

Il 12 giugno, dopo che la questione, forse, era covata per un po' sotto le ceneri, emerse in un incontro, avvenuto in castello, tra Petazzi e la magistratura che tradizionalmente era responsabile delle questioni di sanità a Fiume e la cui nomina spettava alla comunità cittadina: i sei «provisori alla Salute». Costoro, dopo aver letto le «istruzioni» del tenente colonello presentategli dal conte nell'occasione, manifestarono a voce molte contrarietà. Le fonti non chiariscono se ci fossero stati già precedenti contatti e se furono i provvisori a convincere Petazzi o se fu questo che, maturando autonomamente un ripensamento, li spronò ad agire. È possibile pure che il conte non sapesse come comportarsi per ignoranza delle cose di salute e di mare. Comunque fosse, qualche giorno dopo, il 18 di quel mese, costoro presentarono una protesta in forma scritta e noi usiamo questa per cercare di riassumere le loro ragioni<sup>40</sup>.

«Come fedelissimi sudditi» erano «sempre pronti d'eseguire con cieca ubbidienza i clementissimi voleri» del sovrano, ma, avendo riflettuto attentamente, erano stati costretti, «per il buon servizio cesareo» e per loro «caute-la», a presentare le lamentele in una materia che riguardava non solo la salute di Fiume, ma anche quella di tutti i domini imperiali. Il fondamento delle loro contrarietà era semplice, ma inoppugnabile: quello che aveva ideato l'ingegnere capo era in netta contraddizione con quanto previsto nei regolamenti veneziani e questo rendeva inattuabili gli ordini imperiali che pretendevano che la nave fosse sì accolta, ma nel rispetto delle norme della Serenissima<sup>41</sup>.

Secondo i provvisori, a renderne impossibile l'applicazione era quanto stabilito sulla figura dei priori e su come costoro avrebbero dovuto comportarsi. La Repubblica prescriveva che il priore avesse autorità sul lazzeretto, ma fosse

<sup>39</sup> Ivi, 9 maggio 1729, cc. 349-350.

<sup>40</sup> Ivi, 18 giugno 1729 cc. 364-365 (la protesta completa alle cc. 364-370).

<sup>41</sup> Ivi, cc. 364-364v.

dipendente dai deputati – quelli che a Fiume erano chiamati «provisori» – alla sanità; che non avesse ruolo nella concessione delle fedî; non avesse parentele e contatti che potessero influenzarne il comportamento e facesse residenza continua nel lazzaretto, giorno e notte, per poter sorvegliare continuamente qualsiasi cosa accadesse. Invece, secondo quanto contenuto nelle istruzioni, Zanchi e Tudorovich non erano sottoposti ai deputati o altra autorità, comandavano le guardie e i facchini, rendevano conto del loro operato «solo a sé stessi», e governavano il lazzaretto in forma «dispotica», pur avendo relazioni e legami in città<sup>42</sup>. Inoltre, mentre a Venezia il rilascio delle fedî era competenza del segretario dei provveditori alla sanità, veniva previsto che queste fossero competenza dei due priori che avrebbero deciso concertando con i provvisori e godendo del diritto di firma. Questo da un lato avrebbe reso farraginoso e lungo la procedura per il tempo occorrente a radunare tante persone causando gravi ritardi alle navi, dall'altro entrava in contraddizione con le norme della Serenissima concernenti la residenza in lazzaretto dei priori e avrebbe comportato o che costoro lo abbandonassero o che i provvisori vi entrassero anche quando merci e persone si trovavano lì in quarantena, pratica vietatissima. Analoghi problemi, sia dal punto di vista della gerarchia tra le magistrature che da quello sanitario, erano causati dal fatto che i priori avevano l'autorità di partecipare alle riunioni dei provvisori<sup>43</sup>.

Altro punto sollevato era l'organizzazione interna del lazzaretto: sarebbe stato ancora consentito l'uso dei magazzini del primo piano per deporre «mercanzia di traffico» non soggetta a quarantena e per di più era previsto che continuasse lo smercio di vino e di tutte le altre merci, quando le norme veneziane esigevano l'uso esclusivo del lazzaretto per «la sola cautela di sanità»<sup>44</sup>. Vietavano, come riportato dalle fonti, di «far bettole» al loro interno<sup>45</sup>.

Poi respingevano le accuse mosse alle fedî di sanità rilasciate fino ad allora a Fiume, nelle istruzioni definite «discreditate». In realtà, sostenevano, erano state sempre accolte senza «esitazioni» nel Regno di Napoli, nello Stato pontificio, nel litorale veneto e nella stessa Venezia. Questo, come appare evidente dalle loro parole, avveniva perché avevano accettato il ruolo subordinato assegnatoli dalla Serenissima che li aveva inseriti nel proprio sistema di sanità, con compiti minori, così come se fossero stati una magistratura di una qualsiasi località appartenente ai domini veneziani. La Repubblica aveva sempre comunicato le proprie decisioni, che erano state accolte, e informato di «tutte le circostanze e pericoli» e inoltre aveva chiesto notizie dei provvedimenti adottati e del «contegno» tenuto a Fiume. Era liquidata come inutile la deci-

<sup>42</sup> Ivi, cc. 365v-366, 368.

<sup>43</sup> Ivi, cc. 366v-368.

<sup>44</sup> Ivi, c. 369.

<sup>45</sup> Öesta, Hhläöa, *Triest*, Karton 2, senza data, c. 416.

sione di dare dignità diplomatica ai carteggi di sanità, assegnando ai priori il compito di comunicare direttamente con l'ambasciatore e il console imperiale in Venezia per accelerare l'*iter* dei controlli sanitari e aumentarne la credibilità e come assolutamente ridicola l'idea che l'ambasciatore di Venezia entrasse in corrispondenza con i due priori in quanto ufficiali di basso rango<sup>46</sup>. La conclusione che le pratiche indicate da Weiss erano il contrario di quelle applicate a Venezia e in tutti i ben regolati lazzeretti d'Europa si basava, come le altre argomentazioni, sullo studio dei regolamenti sanitari di Messina e di Venezia, espressamente ricordati<sup>47</sup>.

Se in tal modo i provvisori si liberavano dalla responsabilità di quanto sarebbe potuto accadere e probabilmente si facevano portatori delle paure proprie alla comunità locale, la loro protesta ci consente di avanzare un'altra ipotesi sugli schieramenti che si confrontavano. Weiss, infatti, a questo punto rappresentava o gli interessi della Compagnia orientale e della parte della burocrazia statale a essa collegata e/o quelli suoi personali legati al commercio e alla gestione del lazzeretto. Di sicuro i regolamenti che aveva ideato miravano a eliminare l'influenza della comunità cittadina sul lazzeretto in un tentativo maldestro di adattare le pratiche della Serenissima a una realtà affatto diversa,

Il sodalizio con Petazzi era comunque rotto. Senza aspettare di ricevere la protesta scritta, costui agì subito. Il 13 giugno, il giorno dopo l'incontro in castello, siccome le critiche l'avevano «sorpreso» al punto da non aver «l'animo di pienamente dileggiarle» come avrebbe desiderato in vista dell'imminente arrivo della Francesca Saverio, inviò una missiva a Weiss, chiedendogli di chiarire i punti controversi sollevati dai provvisori<sup>48</sup>. In tal modo, però, forse cercava anche di scaricare sul tenente colonello le responsabilità che gravavano sulle proprie spalle, prima a causa della firma apposta in calce all'ordine inviato ai provvisori e poi per l'agire di costoro. In fin dei conti, non sappiamo con certezza se le istruzioni di Weiss avessero assunto forma scritta o se, come probabile, fossero state soltanto comunicate a voce. Certo, le fonti non le tramandano.

Senza perdere tempo, il 14, l'ingegnere rispose, sottraendosi al gioco dello scarica barile e lasciando il cerino in mano al conte. Se il biglietto pare dimostrare una scarsa confidenza con la lingua italiana, il significato era chiaro: non aveva nessun obbligo, né interesse e quindi non voleva occuparsi della questione: «io faccio in Fiume tutta altra figura che dovessi prendere l'ardire di consigliare alla Eccellenza Vostra»<sup>49</sup>. In poche righe zeppe di frasi retoriche, che sembrano non celare l'ironia, non ammise niente e non diede alcuna

<sup>46</sup> Ivi, Karton 8, 18 giugno 1729, cc. 365-367v.

<sup>47</sup> Ivi, cc. 361-363, 365 e 367v.

<sup>48</sup> Ivi, cc. 372-373v.

<sup>49</sup> Ivi, 14 giugno 1729, c. 374.

spiegazione, mettendo Petazzi di fronte alla scelta di disobbedire a Carlo VI o correre il rischio di essere l'eventuale colpevole della diffusione dell'epidemia che, per altro, minacciava pure la sua vita. La sfilza di appellativi onorifici che accompagnavano il nome del destinatario – «Illustrissimo et Eccellentissimo Signore mio Patrone»<sup>50</sup> – dovette aumentare ancora di più il malumore del conte che per alcuni giorni s'impegnò a cercare di uscire dallo scomodo angolo in cui era finito. Purtroppo, di quello che accade in quei giorni conosciamo solo quanto contenuto in una parziale versione di Petazzi, riportata in una missiva che, come vedremo, costui inviò a Deichmann.

A complicare ulteriormente la situazione, un'imbarcazione di greci ortodossi sudditi turchi, proveniente dalla Morea allora colpita dalle peste, era arrivata in porto con merci ritenute potenziali portatrici del contagio, chiedendo di fare la contumacia e di espurgare le merci in lazzaretto<sup>51</sup>. Il conte aveva convocato in castello i provvisori della sanità e i priori per «concertare» e a quest'ultimi aveva chiesto se fossero intenzionati a eseguire gli ordini ricevuti e, secondo le norme veneziane, risiedere nel lazzaretto in permanenza, avvisandoli che la loro risposta sarebbe stata determinante per stabilire il da farsi<sup>52</sup>. La mossa di Petazzi era evidente: i due avevano accettato di coprire le mosse di Weiss e adesso rischiavano di addossarsi ogni responsabilità. Sotto pressione Zanchi assicurò espressamente che lo avrebbe fatto, invece Tudorovich, che tra l'altro aveva già in precedenza sostenuto di soffrire di podagra e per questo di essere costretto «sovente, per più settimane e mesi, al letto inabile a ogni cosa», non volle dare alcuna assicurazione limitandosi ad affermare che avrebbe eseguito quanto «le istruzioni del signor Weis prescrivevano»<sup>53</sup>. Solo dopo numerosi solleciti, alla fine evidentemente per sottrarsi alle stringenti domande, garantì di chiedere al tenente colonnello e fare quello che costui «gli avrebbe ordinato»<sup>54</sup>. La conclusione dell'incontro lasciò in Petazzi la sensazione che si andasse incontro a «una pericolosissima sregolatezza e disordine preludio di qualche gran disordine»<sup>55</sup>. Questo sentire trovò conferma quando, il 17 dopo l'ora di pranzo, Weiss inviò al castello un messo per avvisare, sempre oralmente, il conte che, dopo aver incontrato i priori e discusso degli ordini concernenti la dimora nel lazzaretto, aveva deciso che non era necessaria. La paura del morbo forse si faceva sentire, sconsigliando di frequentare il lazzaretto e rischiando di scompaginare i pochi alleati rimasti al tenente colonnello in Fiume<sup>56</sup>.

<sup>50</sup> *Ibidem.*

<sup>51</sup> Ivi, 18 giugno 1729, c. 377v.

<sup>52</sup> Ivi, cc. 377v-378.

<sup>53</sup> Ivi, cc. 367v e 378.

<sup>54</sup> Ivi, c. 378.

<sup>55</sup> Ivi, c. 378.

<sup>56</sup> Ivi, c. 378v. Per un caso analogo accaduto a Trieste, sempre con la Compagnia orientale quale

Il giorno successivo, come abbiamo visto, i provvisori presentarono il documento con le loro contrarietà. Vuoi si trattasse di una mossa concertata, vuoi fosse la goccia che fece traboccare il vaso, a questo punto Petazzi decise che nell'agone locale i margini di manovra erano esauriti e fece quello che, per motivi a noi ignoti, non aveva mai voluto fare prima: inviò a Porto Re una missiva diretta all'ammiraglio Deichmann. Nella lettera ricapitolò i punti della questione, sottolineando le critiche avanzate dai provvisori, il comportamento ambiguo e inaffidabile dei priori, le contraddizioni che costellavano il regolamento elaborato da Weiss e il rifiuto di collaborare di costui, e allegò tutti, a quanto scrisse, i documenti di cui disponeva. Poi chiese aiuto alla «cautela» e «prudenza» dell'ammiraglio per uscire dal «labirinto» in cui era capitato, stretto tra il pericolo di rovinare la propria reputazione e il «pericolo di qualche funesto avvenimento»<sup>57</sup>.

La risposta di Deichmann fu scaltra e prudente<sup>58</sup>. Infatti, l'ammiraglio iniziò coll'affermare che, nonostante il grande desiderio di servire l'imperatore e di rendersi utile a Petazzi, era costretto da «più fortissimi motivi» a chiedere di essere dispensato dal rispondere, scusando il rifiuto, con l'ignoranza «nella delicatissima materia della sanità»<sup>59</sup>. Poi cambiò tono. In effetti, «la combinazione delli articoli» contenuti nelle istruzioni, «per dire il vero», apparivano «essere fra di sé assai contrastanti» e rendevano impossibile l'applicazione dei regolamenti veneziani<sup>60</sup>. In particolare, Deichmann puntò il dito contro la promiscuità delle attività svolte all'interno del lazzeretto, il comportamento dei priori e l'ambiguità del tenente colonello. Pur esprimendo un parere estremamente negativo, però, l'ammiraglio non si assunse le responsabilità che gravavano sul conte, colpevole di averlo tenuto all'oscuro ed essersi affidato al solo Weiss: o costui aggiustava il pasticcio creato dal suo regolamento, oppure Petazzi avrebbe potuto rivolgersi «a chi si deve», narrandogli tutto l'accaduto. In questo modo, se la decisione rimase sulle spalle di Petazzi, l'ammiraglio gli offrì la possibilità di usare il proprio parere contro Weiss<sup>61</sup>. Questo fu l'unico aiuto che apparentemente fu disposto a dare.

Non siamo in grado di individuare chi fosse la persona indicata con quel «chi si deve» e possiamo soltanto avanzare alcune ipotesi: forse chi nella corte di Vienna in quel momento gestiva lo sviluppo dell'area, il conte Philipp Ludwing Sinzendorf e il marchese di Rialp, o forse lo stesso Carlo VI<sup>62</sup>.

protagonista, Andreozzi, *L'anima del commercio*, cit., pp. 236-240.

<sup>57</sup> Ivi, c. 377v. Probabilmente è proprio attraverso la documentazione legata alla figura di Deichmann che queste carte sono giunte all'Österreichisches Staatsarchiv di Vienna.

<sup>58</sup> Öesta, Hhläöa, *Triest*, Karton, 8, 21 giugno 1729, cc. 382-383.

<sup>59</sup> Ivi, c. 382.

<sup>60</sup> Ivi, c. 382.

<sup>61</sup> Ivi, cc. 383v-384.

<sup>62</sup> Ramon de Vilana Perlas, marchese di Rialp, «catalano al servizio dell'Imperatore, nel 1722 fu

Comunque, nel carteggio tra Deichmann e i superiori non si fece riferimento a quanto accaduto attorno al lazzaretto. Infatti, Sinzendorf e Rialp spedirono una missiva, datata 25 giugno, in cui si limitavano ad auspicare che l'ammiraglio ristabilisse, con «intelligenza», «l'antica armonia» che aveva con Weiss, senza specificare i motivi degli screzi<sup>63</sup>. Venne anche ribadita con forza la superiore autorità di Deichmann e, in questa gerarchia, nei mesi successivi i due continuarono a occuparsi delle solite questioni<sup>64</sup>, mentre Fiume sfuggì alla peste che serpeggiava in Levante e nei Balcani<sup>65</sup>.

Purtroppo, non sappiamo quale fu la sorte della Francesco Saverio, ma conosciamo l'esito della vicenda del «fregadone» S. Anna, della Compagnia orientale e con bandiera imperiale, che l'anno dopo corse un'avventura simile e il cui viaggio fu ricapitolato, forse in modo un po' omertoso, dal suo capitano, il raguseo Antonio Zinovich, nell'affrontare i magistrati di sanità veneziani. Salpata da Costantinopoli a giugno 1730 con una ciurma composta da quattordici persone compreso il capitano, dopo dieci giorni era giunta a Salonico (Thessaloniki)<sup>66</sup>, dove era rimasta quaranta giorni durante i quali venne fatto salire a bordo un passeggero: un marinaio che si trovava lì da sei mesi lasciato da una nave francese perché malato; nonostante fosse un conterraneo del capitano, stando alle dichiarazioni di costui, poté imbarcarsi solo grazie agli ordini perentori del console<sup>67</sup>. L'11 agosto sciolse gli ormeggi e giunse a Zante (*Zákynthos*)<sup>68</sup>, dove un po' di merce venne portata a terra e nessuna caricata e quindi fece mare fino a Fiume, arrivando verso il 13 settembre, per scaricare le mercanzie. Tuttavia, dopo quattro giorni di sosta, al capitano venne ordinato di partire. Dopo altri quattro giorni di navigazione, attraccò a Quieto, oggi in Croazia, presso l'omonimo corso d'acqua, e, arrivato il «tempo buono», riprese il mare giungendo il 26 di quel mese al porto di Malamocco, situato all'imbocco della laguna di Venezia. Il giorno dopo

segretario del dispaccio per il Regno di Napoli. Passato in seguito a Vienna divenne uno dei più influenti ministri della Corte, dove ricoprì la carica di consigliere e segretario di Stato per le provincie di Spagna» (*Corrispondenze diplomatiche veneziane da Napoli. Dispacci*, vol. XVI, 10 giugno 1732 – 4 luglio 1739, a cura di M. Infelise, Istituto poligrafico e zecca dello stato, Roma 1992, p. 54, nota 2); riguardo a Sinzendorf, ministro del Collegio privato e cancelliere, si veda Györy, von, *Sinzendorff, Philipp Ludwig*, in «Allgemeine Deutsche Biographie», vol. 34 (1892), pp. 408-412 [Online-Version]; <<https://www.deutsche-biographie.de/pnd117416487.html#adbcontent>>. Per i rapporti tra Sinzendorf e la Compagnia orientale si veda Wanner, *Cisařský*, cit., p. 53.

<sup>63</sup> Öesta, HH, *Diplomatie und Aussenpolitik vor 1848, Grosse Korrespondenz, Philipp Ludwig Graf Sinzendorf*, Karton 73, 25 giugno 1729, c. 35.

<sup>64</sup> Ivi, 10 ottobre 1729, cc. 13-13v.

<sup>65</sup> Asv, *Provveditori alla sanità*, b. 192, 31 dicembre 1729, c. 191.

<sup>66</sup> Salonico si trova nell'area geografica della Macedonia o Macedonia greca allora appartenente all'Impero ottomano.

<sup>67</sup> Asv, *Cinque savi alla mercanzia*, ii. s., b.7/4, 27 settembre 1730.

<sup>68</sup> Isola ionica, oggi in Grecia e allora dominio veneziano.

Zinovich rilasciò tali dichiarazioni agli ufficiali della Serenissima, omettendo di dire che la Sant'Anna aveva navigato in mezzo ai pericoli del contagio<sup>69</sup>.

Forse la fede di sanità, che avrebbe dovuto registrare la sua condizione e quella dei porti toccati, parlava per lui; certamente, però, la parte a noi disponibile di tale documento non menziona direttamente la peste. Il 17, a Fiume il conte Petazzi, che nel frattempo aveva aggiunto alle sue cariche anche quella di provvisore di sanità, aveva siglato la fede, annotando il carico dell'imbarcazione – per lo più saponi, cotone, cera, filo d'Ancona, pellami – ma non svelando i «rilevanti» motivi per cui era stata guardata a vista, custodita con le «solite» cautele, non ammessa alla contumacia e inviata ad altro lazzaretto<sup>70</sup>. Una missiva indirizzata ai provveditori della sanità di Venezia e spedita da Fiume il 4 dicembre, fu senz'altro più esplicita. In una sorta di capolavoro diplomatico, i provvisori della sanità di lì confessavano che a Salonicco, al momento della partenza del Sant'Anna, infuriava la peste e, siccome nel porto imperiale il lazzaretto non era ancora perfezionato, a settembre si era deciso di mandarla a Venezia dove le questioni sanitarie erano governate «con tanta agiustatezza e con esemplare esperienza»<sup>71</sup>. A tali complimenti, si sommava, poi, l'affermazione che a Fiume erano certi che gli ufficiali della Serenissima ispezionassero i bastimenti solo per motivi di sicurezza sanitaria e non per altri, si suggeriva, ambigui scopi. Per questo era stata presa quella decisione senza avvisare Vienna e, si concludeva, il caso avrebbe costituito un precedente importante: sarebbe servito «di norma per l'avvenire»<sup>72</sup>. Quindi chiedevano, evidentemente come riconoscimento della buona volontà dimostrata, che al «fregadone» fosse concesso di lasciare il porto lagunare senza pagare i dazi previsti per le merci che aveva in stiva, indirizzate a Fiume<sup>73</sup>.

La richiesta mise in imbarazzo le autorità veneziane e avviò un dibattito che coinvolse i provveditori della sanità e i Cinque savi alla mercanzia, magistratura che aveva responsabilità su commercio, dazi e politiche economiche<sup>74</sup>. I primi confessarono di essere rimasti sorpresi del fatto che, «finalmente», da parte asburgica si era in qualche modo ammesso che le ispezioni pretese dalla Serenissima all'entrata in laguna erano dovute solo a cautele di sanità e non da altre, interessate, mire<sup>75</sup>. Questo era una netta discontinuità all'interno

<sup>69</sup> Asv, *Cinque savi alla mercanzia*, II s., b. 7/4, 27 settembre 1730. Sui porti di Venezia, si veda P. Moracchiello, *Le bocche lagunari*, in *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, XII, *Il mare*, a cura di A. Tenenti, U. Tucci, Treccani, Roma 1991, pp. 77-110.

<sup>70</sup> Asv, *Cinque savi alla mercanzia*, II s., b. 7/4, 17 settembre 1730.

<sup>71</sup> Ivi, 4 dicembre 1730.

<sup>72</sup> Ivi. Per altro, Vienna era consapevole che a navi della Compagnia orientale era stata rifiutata la contumacia in Fiume e che queste si erano rivolte a Venezia, anche se forse non conosceva i dettagli dell'accaduto (Öesta, Hhläöa, *Triest*, Karton 9, *Considerazioni*, cit., cc. 296v-297).

<sup>73</sup> Asv, *Cinque Savi alla Mercanzia*, II s., b. 7/4, 4 dicembre 1730.

<sup>74</sup> Ivi, 14 e 19 dicembre 1730.

<sup>75</sup> Ivi, 14 dicembre 1730

della polemica che tra i due stati continuava da anni e, per di più, rappresentava anche la presa d'atto della superiorità dei lazzeretti e del sistema sanitario veneziano; superiorità mai «sin hora» veramente capita<sup>76</sup>. Tale sorpresa, però, non impediva agli ufficiali veneziani di intravedere le contraddizioni e le omertà celate dietro la richiesta proveniente da Fiume. Pur non dimostrando una chiara percezione dei conflitti interni al porto imperiale e non capendo la dialettica tra i diversi interessi presenti nei domini e nel governo asburgico, sapevano che in quel porto, pur disponendo di un edificio deputato alle contumacie, erano stati scoraggiati dalla lettura dei regolamenti con cui erano gestiti i lazzeretti e ritenevano che la paura avesse avuto il sopravvento sulle mire di sviluppo commerciale. Questa consapevolezza, però, non cancellava i loro dubbi, temendo che dietro a quella mossa si nascondesse anche il tentativo di risolvere difficoltà incontrate nella vendita delle merci. La cera, per esempio, era stata ceduta a Venezia. Inoltre, si chiedevano se fosse conveniente per la Repubblica agevolare una scelta che per la marina imperiale era comunque obbligata. Alla fine, venne stabilito che fosse un'occasione imperdibile, perché permetteva di raggiungere un obiettivo inseguito da «tanto tempo»<sup>77</sup>. Concedere l'agevolazione del dazio in uscita sarebbe stato un modo per attrarre anche in futuro le navi imperiali in laguna a compiere le necessarie pratiche sanitarie e quindi mantenere il ruolo subordinato di Fiume, che avrebbe cessato di fornire simili servizi, e quindi si sarebbe rivelato utile sia per ribadire la superiorità commerciale della Serenissima, ricompensandola dei minori introiti causati dalle concessioni daziarie, sia «per gli essentialissimi riguardi della comune salute»<sup>78</sup>. Questo, poi, era particolarmente urgente nel 1730, quando la peste, scoppiata nell'Impero ottomano, si era diffusa attorno ai confini imperiali e della Serenissima e si annunciava «spaventole», diffusa in Valacchia, Serbia, Polonia, raggiungendo le coste in Epiro, di fronte all'isola di Corfù, nel mar Ionio<sup>79</sup>.

L'esenzione venne concessa; il Sant'Anna, però, fu obbligato a versare una cauzione che sarebbe stata restituita al momento della presentazione di una fede giurata comprovante che la merce era giunta a Fiume<sup>80</sup>.

4. *Rischi, concorrenze, strategie: alla ricerca di un senso.* Nella fluidità del mare e nel suo capriccioso incontrarsi con i territori, i processi di modernizzazione si fanno sempre contorti, contraddittori, complessi e mai lineari e

<sup>76</sup> *Ibidem.*

<sup>77</sup> *Ibidem.*

<sup>78</sup> *Ibidem.*

<sup>79</sup> Ivi, 14 e 19 dicembre.

<sup>80</sup> Ivi, 3 gennaio 1731.

unidirezionali<sup>81</sup>. D'altro canto, è questo l'unico modo per cercare il senso del complesso agitarsi attorno al lazzaretto di Fiume. Un piccolo episodio, forse, nel cammino verso il moderno, ma sicuramente non insignificante nella misura in cui il contesto generale deve essere capace di contenere e dare senso a tutto ciò che lo compone: le politiche degli stati e il magma degli interessi che le strutturano, come quelli delle aristocrazie e delle burocrazie, delle marinerie e dei mercanti, dei porti e delle comunità, delle donne e degli uomini, tutti localizzati in uno spazio ecologico ed economico.

Proprio la pluralità delle forme di organizzazione degli spazi adriatici rimandava a una pluralità di forme diverse e alternative di percezione del rischio. In tale contesto, inoltre, le paure della Repubblica si sommarono alle tensioni che potevano sorgere tra i vari protagonisti del mondo del commercio, gli abitanti dei porti e delle coste e Vienna. Tensioni non sempre lineari poiché alcuni potevano essere più disponibili ad accettare, in periodi di contagio, le norme della Repubblica senza le riserve che le autorità asburgiche manifestavano per ragioni connesse all'«alta politica». Le loro strategie, quindi, potevano divergere da quelle dello stato di appartenenza e, nell'intreccio e sovrapposizione di giurisdizioni che caratterizzava il mare nel XVIII secolo, portare alla disobbedienza nei confronti dei dominanti e all'accettazione delle norme altrui.

La burocrazia asburgica sapeva che nei porti del litorale la politica sanitaria era «negletta, o mal intesa, o mal eseguita»<sup>82</sup> e che, a causa di ciò, la reputazione dei lazzaretti imperiali era tale che qualora fosse stata ammessa alla quarantena una nave proveniente da luoghi del levante «sospetti» di peste, immediatamente la Serenissima avrebbe «interdetto» i traffici marittimi nel litorale e sarebbe stata seguita in questo «da tutta Italia» a cui, in materia da sanità, dava la «norma»<sup>83</sup>. L'autore, a noi sconosciuto, di tali «considerazioni» scriveva che i veneziani, desiderosi di troncargli sul nascere la crescita del commercio asburgico, sfruttavano tali argomenti per generare maggior sfiducia, gettare maggior discredito e rafforzare il loro ruolo di *hub*, ma pure che in questo avevano facile gioco poiché era «vero, verissimo» che la gestione di simili materie era lacunosa<sup>84</sup>. Analogamente, la Repubblica, per la quale minimizzare le interruzioni del commercio era vitale, aveva elaborato una politica sanitaria guidata dalla massima: «l'anima de' stati è il commercio, ma l'anima del commercio è la salute»<sup>85</sup>. Tuttavia, allo stesso tempo, indicava nell'avidità

<sup>81</sup> Con il termine «modernizzazione», senza alcuna aggettivazione positiva o negativa, s'intende il processo non teleologico che porta all'avverarsi della nostra contemporaneità.

<sup>82</sup> Öesta, Hhläöa, Karton 9, *Considerazioni intorno l'elezione di un soggetto per Sopraintendente del Littorale con alcune osservazioni per le cose del commercio in generale*, c. 296v.

<sup>83</sup> *Ibidem*.

<sup>84</sup> Ivi, c. 297.

<sup>85</sup> Asv, *Provveditori alla sanità*, b. 648, 25 aprile 1722.

del commercio, propria delle istituzioni concorrenti o dei singoli individui, la fonte principale di pericolo sanitario, ben sapendo che le soluzioni ideate se, garantivano sicurezza, favorivano la sua superiorità economica e politica<sup>86</sup>.

Così, la difesa dalla peste diventava elemento della concorrenza tra rotte, centri e poteri del mare e delle coste, e non era più nelle mani della sola Serenissima. Se le politiche sanitarie erano essenziali per l'esistenza stessa dei commerci, tuttavia, altri stati, altre regioni e altri scali, spinti da differenti necessità e dotati di differenti risorse, potevano dal loro punto di vista fare calcoli diversi nel considerare i rischi sanitari e quelli economico e sociali. Analoghe differenze di calcolo potevano essere manifestate dalle singole marinerie, ma anche dai singoli operatori commerciali e dagli uomini e dalle donne protagonisti dei circuiti del mare. Ancora – è evidente – calcoli diversi potevano esser fatti da centri colpiti dalla peste o sospettati di essere focolaio di contagio e dalle persone che in quei centri vivevano oppure dagli equipaggi, sani o malati che fossero, che da quei centri provenivano o, ancora, dai membri della corte o dai grandi finanziari, ben lontani dalle coste e dalle rotte adriatiche.

In effetti tali politiche potevano risultare determinanti nello stabilire gli esiti della concorrenza tra operatori, scali e stati. Il sospendere una linea di traffico o un porto o, solamente, il rendere più veloci gli scambi tra determinati centri rispetto ad altri tramite la concessione della “libera pratica”, cioè il libero accesso, o la riduzione dei tempi di contumacia poteva significare il successo o il fallimento economico o sociale. Allo stesso modo, la capacità di svolgere funzioni riconosciute di controllo sulle epidemie poteva essere uno strumento importante a disposizione di un porto per attirare correnti di traffico, escludendo gli eventuali concorrenti. In un contesto popolato da razionalità e pratiche, sanitarie ed economiche, in frizione le une con le altre, il controllo del tempo della navigazione e le strategie di successo erano la posta in gioco e l'obbiettivo della contesa. Per questo, imputare all'irrazionalità, all'ignoranza e all'avidità il non rispetto delle politiche sanitarie di Venezia, magari relegando tali comportamenti nel campo delle marginalità e resistenze al dispiegarsi del progresso, è limitante. Stati, interessi economici, burocrazia centrale e periferica, comunità locali, marinai, mercanti, donne e uomini entravano in rapporto contraddittorio e intersecato con la modernità in base alla loro percezione del rischio e agli spazi ecologici e agli ambienti normativi in cui erano inseriti<sup>87</sup>.

<sup>86</sup> Asv, Senato, *Dispacci degli ambasciatori e residenti, Germania*, reg. 216, 4 marzo 1724 e *Cinque Savi alla Mercanzia*, b. 7/4, 14 dicembre 1730.

<sup>87</sup> Per la definizione di «ambienti normativi» si veda D. Andreozzi, *Croissance et économie licite, illicite et informelle à Trieste au XVIII<sup>e</sup> siècle*, in *Territoires de l'illicite: ports et îles. De la fraude au contrôle (XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> s.)*, a cura di M. Figeac-Monthus, C. Lastécouères, Armand Colin, Parigi 2012, pp. 173-187. Sulla giurisdizione degli spazi si veda anche *Le regole dei luoghi. Spazi, istituzioni e società*

Ancora negli anni Venti del Settecento, i provveditori alla sanità veneziani scrivevano di temere più le comunicazioni terrestri quali veicolo di diffusione del morbo: «alle parti di mare» il contagio si poteva prevenire con maggiore facilità prendendo «misure adeguate» anche perché queste dipendevano dalla sola volontà della Serenissima, mentre per il controllo delle vie di terra bisognava «confidare [...] nell'altrui diligentie»<sup>88</sup>. Tuttavia, proprio in quello scorcio temporale, tale sentire ancorato alla tradizione veniva smentito dalle trasformazioni che stavano profondamente modificando il sistema dei traffici adriatici: le vie d'acqua assomigliavano sempre più a quelle di terra. Era l'intricato procedere verso la modernità.

*nella città moderna (secoli XVI-XVIII)*, a cura di D. Carnevale, D. Cerere, É. Oriol, in «Mélanges de l'École française de Rome – Italie et Méditerranée modernes et contemporaines», 135-1, 2023.

<sup>88</sup> Asv, *Provveditori alla Sanità*, b. 648, 8 agosto 1722.