

PANAGIOTIS MICHAILARIS

L'ATTIVITÀ ARMATORIALE DI DEMETRIO PERULI ED IL SUO INTERVENTO AL TRAFFICO MEDITERRANEO

La diretta e quasi esclusiva dipendenza economica di Venezia dal mare (costruzioni navali, trasporti marittimi, commercio di transito, con tutti i presupposti connessi e le conseguenze che da essi provengono) rappresenta una realtà nota da molti anni e conosciuta dal parte dei storici in modo totale; di conseguenza è nota alla ricerca storica¹ il costante corso degradante, nonostante certe inclinazioni provvisorie all'aumento, con la quale si presenta la curva della partecipazione quantitativa delli coefficienti economici dalle imprese marittime e commerciali nell'entrate pubbliche dello Stato Veneziano.

Il fenomeno però non è così semplice; anzi durante l'ultimo periodo di storia Veneta (1669-1797), di cui ci occupiamo in questo articolo, è possibile di distinguere ed interpretare uno "sviluppo", che ha tutti gli elementi caratteristici della crisi economica: tentativi della riforma del diritto marittimo, del miglioramento della disciplina marittima delle ciurme ed anche delle condizioni dell'assicurazione; in più tentativi di pacificazione cogli Stati Barbareschi. Si registra allora il fenomeno "ragionevole" che, pochi anni prima della caduta della Repubblica, la situazione generale del settore delle costruzioni navali e di trasporti marittimi presenta qualche segno di progresso.

1. Per affrontare il tema in modo globale dal punto di vista bibliografico bisogna enumerare un vastissimo numero di opere e di articoli, cosa che non è tra le intensioni di questa comunicazione neanche fa parte della sua natura; intanto posso notare la bibliografia analitica fornita da Jean Georgelin nella sua opera di sintesi sotto la nome: *Venise au siècle des Lumières*, ediz. dell'Ecole Des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris 1978 e particolarmente, pp. 1143-1182.

Questi osservazioni preliminari, possiamo dire che accennano semplicemente il fenomeno nelle sue dimensioni naturalmente generali; del resto la struttura metodologica degli studi che si riferiscano ai temi analoghi, ha come denominatore commune la ricerca del quadro globale, il quale copre le comuni o simili azioni delli coefficienti e delle persone, che si implicano in tutta l'operazione economica. Capovolgendo i dati, noi tenteremo d'intracciare le fasi diversi dell'attività armatoriale di un protagonista della vita economica di Venezia nel XVIII sec., cioè d'atteniense Demetrio Peruli,² e di proporre alla ricerca storica un'altra indicazione della crisi, cioè la possibilità del implicato in modo diretto nelle operazioni economiche dell'epoca di aumentare i suoi vantaggi ed i suoi capitali e di investire questi ultimi continuamente a nuove attività economiche, nonostante le condizioni difficili di un grave deperimento economico.

Il 12 marzo 1724 Dem. Peruli compra³ a Venezia dal Zuanne G. Stamatello, negoziante greco, la metà della nave "Madonna Della Pace"; l'acquisto si completa otto giorni dopo quando lo stesso Peruli compra l'altra metà; capitano della nave è Nicolo Penzo, evidentemente Dalmato. Considerando questa data come inizio della condotta armatoriale di Peruli noi tenteremo di seguire il suo sviluppo nel tempo e nello spazio.

Il momento non è in nessun modo favorevole per i trasporti marittimi; al contrario. L'antagonismo e parallelamente l'insicurezza che si predomina sul mare a causa dell'azione continua della pirateria Barbaresca, ha quasi immobilizzato la maggior parte dei bastimenti Veneziani, oppure li ha indirizzati di mettersi sotto la protezione delle bandiere forestiere. Il sistema dei "convogli"⁴ risulta insufficiente, a

2. Per la famiglia degli Atteniensi Peruli e la loro presenza a Venezia ed Oriente cf. C. Mertzios, "Οἱ Ἀθηναῖοι Περούληδες ἐν Βενετία", in riv. *Τὰ Ἀθηναϊκὰ* 41 (1968) 1-8; C. Mertzios, "Ἐμπορική ἀλληλογραφία ἐκ Θεσσαλονίκης" in riv. *Μακεδονικά Ζ'* (1966) 94-117. Panagiotis Michailaris, "Ἀνέκδοτες ἐπιστολὲς (1695-1696) τοῦ Μιχ. Ν. Γλυκὸ στοῦ Μιχ. Σταμ. Περούλη", in riv. *Θησαυρίσματα* 13 (1976) 245-257. L'osservazione "che Peruli è una delle figure più interessanti del Settecento veneziano e meriterebbe uno studio più approfondito" la dobbiamo al prof. Ugo Tucci, "La marina mercantile veneziana nel settecento", in riv. *Bollettino Dell'Istituto di Storia della Società e dello Stato Veneziano* 11 (1960) 155-200.

3. A.S.V., Archivio Privato dei Conti Perulli (D'allora: A.P.P.), b. 5.

4. I problemi del genere analizza in ogni particolarità il prof. U. Tucci, *op.cit.*

causa, principalmente, delle irregolarità che provocava alla normale funzione della piazza. Nonostante tutto questo, la dinamica commerciale ed economica insieme alla speranza di un profitto maggiore sottinteso dalla difficoltà dei traffichi, spingono Peruli all'organizzazione di un'attività del genere, dopo i primi suoi passi "normali" nel campo della rivendita dei prodotti provenienti dal Oriente. La crisi quasi generale risulta la migliore provocazione.

I dati archivistici che noi abbiamo alla nostra disposizione ci conducono alla conclusione che le prime intenzioni di Peruli hanno come oggetto i viaggi nelle acque dove la presenza delle galere Veneziane offrivano sicurezza, cioè i viaggi in direzione Mare Adriatico-Mar Jonio-Peloponneso Occidentale; così nel 1725 abbiamo il resoconto della nave di Peruli dopo il suo arrivo da un viaggio alle Isole Joniche, mentre il 17 agosto la nave suddetta si trova di nuovo a Venezia essendo ritornata dal viaggio da Corfù - Zante - Maina e viceversa.⁵

Queste prime attività commerciali e di trasporto, hanno dato risultati positivi come possiamo capire dal loro allargamento sotto la forma dell'acquisto di due nuovi bastimenti: a) Il gennaio 1727 viene comprata la metà della nave di Lambro Sarro, denominata "Madonna della Pace e San Giacomo"; questa aveva come capitano Zuanne Sbrignadello e il suo prezzo ammontava a 3750 ducati⁶ b) il 2 maggio 1727 viene comprata dal Zuanne Bronza⁷ la metà della nave "Madonna del Scarpello"; l'altra metà come risulta dall'atto di compra vendita è già suo; capitano della nave è il greco Constantino Musachi. Due anni dopo (22 novembre 1729), Peruli vende la sua metà dell'ultima nave a L. Ventura al prezzo di 5000 ducati; questa concessione, però, facilita qualche altro scopo, perchè secondo il contratto della vendita, Peruli e Ventura stabiliscono un tipo di compagnia nella quale tutta l'opera di selezione di noli e di viaggi ed in genere tutta la politica

5. A.S.V., A.P.P., b. 5 kab. 13, fasc. 5: Durante questi viaggi i capitani hanno l'ordine da parte di Peruli di sfruttare l'occasioni, cioè i prezzi favorevoli dei prodotti agricoli e di cambiare la loro rotta per caricare questi prodotti; così p.e. nel 1732 il capitano Nicolo Penzo è stato ordinato di informarsi dei prezzi di grano del Preveza, e se questi erano favorevoli di caricare grano per Livorno. Lo stesso capitano è stato ordinato di informarsi dai consoli di Patrasso e di Lepanto dei prezzi del grano in questi luoghi e, se c'era la possibilità, di caricare grano.

6. A.S.V., A.P.P., b. 5 e b. 44.

7. A.S.V., A.P.P., b. 5 e b. 13.

organizzativa della nave restava esclusivamente alla disposizione di Peruli.⁸

La suddetta attività armatoriale di Peruli, come si presenta fin d'allora, ha un stretto rapporto con gli acquisti di bastimenti, i quali viaggiano esclusivamente entro i confini marittimi, cioè entro lo "spazio vitale" della Serenissima alla ricerca di noli, mentre parallelamente servivano alle esigenze del trasporto dei prodotti che in gran parte venivano immessi nel commercio dagli stessi padroni delle navi. Intanto alla "flessibilità" economica, che il momento impone alla situazione, favorisce Peruli e di conseguenza lo spinge ad intervenire in modo completo alla realtà economica di Venezia nel XVIII sec.; mi riferisco alla partecipazione di Peruli alla vera e propria attività armatoriale, cioè alla costruzione di una nave con proprii capitali.

Credo, certamente in modo assolutamente schematico, siccome si tratta di realtà diverse le quali possono essere studiate come parte di un fenomeno generale che con l'inizio del terzo decennio del XVIII sec., quando appare la prima nave finanziata dallo stesso Peruli vediamo ormai consolidata la sua prospettiva di penetrare pienamente al campo di trasporti marittimi. Peruli servirà questa politica esaurendo ogni possibilità offertagli dalla situazione generale, ed in inventando comportamenti nuovi. Continuando, dunque la schematizzazione qualitativa posso distinguere tre caratteristiche forme d'attività, scelte da Peruli ed i relativi tentativi alla loro realizzazione:

- a) Investimenti proprii alle costruzioni navali.
- b) Collegamento-dipendenza di costruzioni navali con gli appalti del sale e del tabacco.
- c) Innovazioni: tentativi di viaggi oltre il Mediterraneo alla ricerca di "piazze" nuove.

a) *Investimenti proprii alle costruzioni navali*: Nel 1731 viene compilata un'anagrafe dei bastimenti di Peruli, nella quale però non è registrata la metà della nave "Madonna della Pace e San Giacomo" che aveva comprato dal Lambro Saro; evidentemente l'aveva già venduta. Al contrario Peruli si presenta proprietario della metà di una nave (l'altra metà appartiene al greco Zuanne Cusselà) denominata

8. A.S.V., A.P.P., b. 44.

“Signora del Monte”, la costruzione della quale, secondo i dati dell’anagrafe, ha costato 20.000 ducati.⁹

Abbiamo già parlato del momento opportuno: si tratta del periodo in cui l’autorità Veneziana osservando con preoccupazione l’inerzia e l’immobilità dei cantieri navali con tutti i risultati negativi per l’economia, decidono di aiutare questo settore concedendo certe facilitazioni a quelli che pensavano di investire capitali alle costruzioni delle navi. Queste facilitazioni per quanto riguarda l’ottica economica di Peruli conquistano dimensioni più grandi, perchè le costruzioni del genere vengono abbinate con la investitura del monopolio di sale e di tabacco come abbiamo detto di sopra.

E ragionevole, come vedremo in seguito, che una attività economica può sforzare in qualche modo l’altra; anzi Peruli allude ad una cosa del genere nelle sue domande, con le quali chiede sostegno dalla Serenissima; e la cosa non resterà senza risultati favorevoli. Peruli riuscirà ad avere il sostegno, e particolarmente dopo il naufragio¹⁰ della sua nave “Signora del Monte” (1735) l’autorità decidono di appoggiare il negoziante ateniese per costruire due nuovi bastimenti.¹¹

È l’epoca durante la quale cambia di nuovo il modo della costruzione delle navi: siccome il sistema dei convogli era praticamente abbandonato, si decide la costruzione di navi lunghe e armate con tanti cannoni e con ciurma armata in modo di essere in grado di affrontare l’assalti barbareschi con proprii mezzi. Sono le famose “navi atte”.¹² Le spese di costruzione d’una nave di quel tipo naturalmente si moltiplicano; parallelamente però si aumenta la sua efficienza e la sua portata ed in modo analogo aumenta la possibilità di fare lunghi viaggi. Forse, direi, questi vantaggi offrono l’occasione a Peruli di tentare i viaggi oltre-Mediterranei come vedremo in seguito, poichè la sua “flotta” aumenterà con tanti bastimenti di nuovo tipo.

Le costruzioni navali da parte di Peruli verranno aumentate anche nel decennio seguente. Noi abbiamo una testimonianza per i capitali che ha speso Peruli in questo settore, che viene fornita dal suo scrivano, Marco Chiurco, e dal suo cassiere Antonio Petropoli nel 1760: se-

9. A.S.V., Commissaria dei Conti Perulli (D’allora C.C.P.), b. 8 e b. 1.

10. A.S.V., A.P.P., b. 17.

11. A.S.V., C.C.P., b. 11.

12. U. Tucci, *op.cit.*, pp. 176.

condo, dunque, i loro calcoli Peruli ha speso 100.000 ducati¹³ circa per le costruzioni delle navi destinate al trasporto dei sali di Santa Maura. In più dobbiamo aggiungere che Peruli non ha smesso di acquistare bastimenti in circostanze favorevoli: così nel 1747 è proprietario di un quarto della nave “Madonna del Carmine e San Francesco di Paola”, mentre nel 1757 compra di nuovo dal Lambro Saro la nave “San Giuseppe” al prezzo di 2250 ducati.

b) *Collegamento-dipendenza delle costruzioni navali cogli appalti del sale e del tabacco.*

Come abbiamo già notato lo sfruttamento delle saline di S. Maura ed il trasporto del sale a Venezia ed in seguito a tutta la Terraferma e oltre, costituisce un importante campo d'azione per la politica marittima di Peruli. Questa situazione nuova sembra che, in qualche modo, rappresenta una innovazione alla situazione economica consolidata da molti anni, o per dir meglio costituisce il punto di differenza alla status economico della piazza veneziana, poichè abbiamo due attività economiche—fino a quel momento ben distinte l'una dall'altra—che si congiungono sotto un comune meccanismo organizzativo.

Ho già parlato della funzione doppia del fenomeno: l'una attività provoca l'altra dalla quale si dipenda, mentre parallelamente possiamo dire, che in qualche modo, anche la sforza. I noli del trasporto del sale che approva la Serenissima sono così bassi che non possono giustificare la piena occupazione di tantissime navi nel Jonio; e sappiamo che almeno 13 navi¹⁴ in diversi tempi, si occupano di questo trasporto. Credo, dunque, che la loro presenza sia un motivo assai “pressante” per l'innovazione continua della affitanza delle saline di S. Maura a favore di Peruli e così si neutralizza facilmente l'intervento da parte dei altri, non desiderati naturalmente, antagonisti.

L'esempio è caratteristico: nel 1759, durante la proclamazione per la nuova concessione delle saline di S. Maura è apparso un rivendi-

13. A.S.V., C.C.P., b. 11.

14. A.S.V., C.C.P., b. 11, fasc. E: dove si registrano le navi seguenti: “Madonna del Monte”, “Madonna del Rosario e San Iseppo”, “Madonna del Scarpello”, “Spirito Santo”, “Madonna del Carmine e San Francesco di Paola”, “San Demetrio”, “San Giovanni Battista”, “San Spiridione”, “Madonna del Rosario e l'Anime nel Purgatorio”, “Madonna del Carmine e San Giuseppe”, “San Demetrio” (seconda volta), “San Giuseppe”, “Madonna del Rosario” (seconda volta).

cante che offriva per l'affitto annuale una somma quintupla di quella di Peruli; i 4 però "Provveditori sopra il sal", alla loro relazione al Senato favoriscono Peruli per la nuova condotta e questa loro scelta è basata, tranne il motivo che Peruli ha mantenuto sempre i contratti, sulla causa che: "... ridotto in allora scarsissimo il numero de' Veneti bastimenti ed essendo assai tenue il nolo de' sali per il poco valor della merce in confronto di tutti gl'altri generi, non poteva sperarsi di trovar bastimenti altrui per le necessarie condotte; sicchè fu costretto il conte Perulli d'impiegare grandiose somme nella fabrica de' bastimenti per assicurare il trasporto e trattenere a beneficio de' sudditi il prezzo del nollo; senza i quali bastimenti non poteva aver il suo effetto un'opera si grandiosa...".¹⁵

Inoltre, in questo modo la possibilità d'intervento in altre attività simili dilatano; dopo la concessione delle saline di S. Maura viene confermata quella di monopolio dell'importazione del tabacco alla compagnia Salvi-Coletti-Perulli, ed i bastimenti di Peruli si occupano del trasporto del tabacco, mentre le esigenze del trasporto del sale lo spingono, qualche volta, al noleggio di altre navi.¹⁶ Dobbiamo notare ancora che le navi di Peruli trasportavano tabacco dal porto di Salonicco¹⁷ anche per conto di un altro conduttore del monopolio di tabacco: si tratta del greco Maruzzi.¹⁸

Alle possibilità d'intervento e di ricerca di noli bisogna aggiungere: a) il carico sotto coperta ed il trasporto di diverse mercanzie per conto di altri mercanti e perciò il prolungamento, qualche volta, della rotta fino a Constantinopoli¹⁹ e b) i noli per il trasporto di rifornimenti pubblici e di soldati verso le basi Veneziane in Dalmazia e nelle Isole Joniche.²⁰

15. A.S.V., A.P.P., Serie Terza, b. 3.

16. A.S.V., C.C.P., b. 2, fasc. 13; e A.P.P., b. 26. C. Mertzios, "Εμπορική", *op.cit.*, p. 133.

17. C. Mertzios, "Εμπορική", *op.cit.*; C. Mertzios, *Μνημεία Μακεδονικής Ιστορίας*, Θεσσαλονίκη 1947. cf. e A.S.V., C.C.P., b. 11.

18. C. Mertzios, *Μνημεία*, pp. 296-297.

19. A.S.V., A.P.P., Serie Terza, b. 32; C.C.P., b. 12 dove esiste la corrispondenza col mercante greco a Constantinopole, Giovanni Meleti.

20. A.S.V., A.P.P., b. 27 e b. 44; Serie Terza, b. 34, mazzo C, No 6.

c) *Innovazioni: tentativi di viaggi oltre il Mediterraneo alla ricerca di “piazze” nuove.*

Possiamo dire con sicurezza che l'intervento di Peruli nei trasporti Mediterranei e la sua politica in questo settore dello status economico, nel tempo e nel luogo, nonostante qualche comportamento nuovo, rappresentano una “regolarità”, la quale con diversi applicazioni, secondo la situazione economica, e politica, continua di riprodurre la vecchia logica.

Parallelamente però, e forse dobbiamo insistere su questo, osserviamo l'apparimento di una procedura d'applicazione alle nuove esigenze ed alla realtà del tempo; certamente dal successo, oppure l'insuccesso, di questa politica, si dipendeva in gran parte la sopravvivenza della scelta generale di Peruli. La politica dei viaggi lunghi e la innovazione colla ricerca di piazze nuove, per molti motivi, è già in ritardo per Venezia. Qualche tentativo²¹ è rimasto senza continuazione e naturalmente il XVIII sec. avanzato non è possibile di rappresentare l'inizio d'una applicazione del genere con tutti i posti occupati dagli antagonisti, i quali invadono anche nei propri campi d'azione, cioè nel Adriatico. Nonostante ciò all'ottica di Peruli si presenta la necessità d'innovazione e l'espansione con viaggi verso l'Europa del Nord.

Gl'elementi di una tale politica vengono evidenziati nelle molte domande di Peruli verso gli organi amministrativi della Repubblica; questa politica è favorita, come abbiamo detto, dalla costruzione delle “navi atte” ed ancora dalle conseguenze, anche se provvisorie, della guerra di Successione Austriaca (1740-1748).

La spedizione dei prodotti veneziani (uvapassa di Zante—oglio di Corfù) ad Amburgo od ad Amsterdam; il tentativo di mettere in disparte oglii di Gallipoli in queste piazze; l'apertura di una strada nuova per la navigazione Veneta, sono i vantaggi che, secondo Peruli, possono risultare da un viaggio simile. Esiste però, un ostacolo importante che impedisce questa possibilità: si tratta del problema dei dazii i quali si moltiplicano a causa del trasporto obbligatorio dei prodotti a Venezia. Il discapito si può ovviare solamente con il metodo di caricare i prodotti nei luoghi di produzione e di trasportarli direttamente de li alle

21. U. Tucci, *op.cit.*, p. 178.

piazze di Ponente. Ed è proprio questo che Peruli richiede dalle autorità Veneziane.²²

La domanda, passando dai diversi gradi della burocrazia veneta, accompagnata di introduzioni favorevoli dei diversi organi amministrativi, giustificata dalla necessità inevitabile d'incorporazione alla realtà economica del momento, viene approvata dal Senato ed viene deciso il viaggio ad Amsterdam sempre però con esitazione dalla parte delle autorità, che si manifesta con l'osservazione che l'esempio di Peruli non sarà possibile diventare la regola.

Naturalmente la politica commerciale di Peruli in questo settore non è possibile limitarsi in un solo viaggio. Tenterà una nuova spedizione di prodotti veneti a Londra. In una sua domanda, con la quale chiede la suddetta spedizione (1746), si appare la sua teoria generale per questo tipo di commercio e di navigazione. Certo esiste un bersaglio sul quale mira Peruli, cioè l'approvazione della sua domanda, bersaglio che ha bisogno di un motivo ragionevole trattandosi innanzi tutto delle autorità Veneziane che restano sempre senza iniziative generose. Nonostante ciò non possiamo che riconoscere alcuni elementi di una teoria commerciale ed una logica del genere che ha le sue basi appoggiati su dati seri, con le quali si diventa ancora più ragionevole e persuasiva.

Nella teoria, dunque, che viene esposta nelle sue domande il primo posto occupa il commercio di scambio dei prodotti, il quale, secondo Peruli, è la base della prosperità dei popoli e perciò bisogna essere

22. A.S.V., A.P.P., Serie Terza, b. 34, mazzo C, No 8: "Ho disegnato di spedire la mia nave *San Demetrio* non solo atta, ma la più grande di nostra bandiera di portata di un milione e mezzo circa di peso grosso munita di quaranta pezzi di canone con carico di prodotti dello Stato, cioè ogli di Corfù et uvepasse del Zante in Amburgo o in Amsterdam, dove meglio complirà per aprire una nuova strada di navigazione.

Essendo soliti in detti porti approdare ogli di Galipoli ho in appunto appositamente trascielta la spedizione d'ogli di Corfù per procurar l'introduzione d'un nostro prodotto, quando l'Eccellentissimo Senato permeti che si possa andar a caricar in Corfù mentre in altra maniera non è tentabile l'esperimento se non con evidente danno, poichè doverrei qui prevederlo con tanti apravij che levo porta il trasporto da Corfù.

...la prudenza di V.V.E.E. ben discerne di quanto vantaggio sarebbe per la nostra navigazione e dello Stato che si potesse trasportate con le nostre navi i prodotti, e particolarmente dallo Stato all'estere nazioni, e riportarne da loro con le medesime quei capi che vi son necessarij, e goder noi di quei vantaggi che fin'ora ci hanno usurpati".

sostenuto. Lo stesso Peruli ha a sua disposizione dati precisi per quanto riguarda la situazione dei prodotti che ha l'intenzione di spedire in Europa del Nord: a riguardo dell'uvapassa è a conoscenza che grande quantità si trovano sulla strada verso Ponente; conosce le condizioni con le quali si compra l'oglio di Gallipoli da imercanti Ponentini, cioè aggravato solo con la decima e le tariffe doganali, e così non è possibile, secondo Peruli, fare concorrenza senza l'abbassamento dei dazii d'uscita dallo Stato Veneziano, che può essere realizzato solo col carico diretto al luogo di produzione. Con questi intension Peruli fa di nuovo domanda per la spedizione dei prodotti, i quali però devono viaggiare direttamente dal luogo di produzione alle piazze dell'Europa del Nord, poichè, come osserva Peruli, la produzione del ooglio è così abbondante che "il raccolto supererà il consumo" e nessun problema esisterà per le necessità della piazza di Venezia. In questo punto, Peruli trova l'occasione di osservare il pericolo che rappresenta per il mercato l'accumulo dei prodotti non venduti e porta come esempio gli Olandesi, i quali preferiscono bruciare i prodotti non venduti per evitare la caduta dei prezzi. In fine Peruli si riferisce ai prodotti, i quali, secondo lui, sono di primaria importanza ed insiste che l'oglio dev' essere il prodotto principale d'esportazione, mentre l'uvapassa è un prodotto "capriccioso" il consumo di cui non è molto diffuso. Al contrario l'oglio è richiesto in tutte le piazze dei paesi Nordici e specialmente in Inghilterra, e come esempio porta i guadagni ricavati dal Regno di Napoli dal mercato d'oglio. Allargando la sua politica propone l'estensione della coltivazione dell'olivo anche nelle altre regioni del territorio veneto in modo che il mercato abbia le quantità necessarie per l'esportazioni.²³

23. A.S.V., A.P.P., Serie Terza, b. 34, mazzo C, No 16: "... i Ponentini comprarono l'oglio di Gallipoli ordinariamante a miglior prezzo di questo di Corfù, lo estraggono con solo aggravio della Decima, da dove lo trasportano adrittura ne loro paesi. . . non puo dunque la presente nave intraprendere il dissegnato viaggio quando V.V.E.E. non intercedino dall'Eccellentissimo Senato dar permissione di caricar mozza 200 d'oglio a Corfù coi i soliti aggravii di decima, e di dogana come per Venezia. . . La navigazione quadagna il prezzo de'prodotti proprii con l'aggiunta dei noll, et altre spese, e l'arbitrio sopra i prodotti stranieri. Potrebbero aggiungersi molti altri riflessi ma già sono prevenuti dalla profonda intelligenza di V.V.E.E. . . ora le Isole somministrano molto più del bisogno, ed in questo anno si calcola, che il raccolto supererà il consumo per quattro anni di tutto lo Stato, avendo disertato i forastieri e particolarmente la Germania da questa piazza perchè sono prevveduti a minor prezzo da altri emoli porti. . .".

In fine, Peruli otterrà da parte del Senato il permesso di spedire prodotti veneti ai porti d'Europa del Nord. Nonostante ciò i dati che abbiamo a nostra disposizione non confermano la continuità di questa attività. Lo spirito conservatorio delle autorità Veneziane e contemporaneamente la prevalenza degli antagonisti economici in questo settore dei trasporti ci conducono a supporre che la politica generale di Peruli gradualmente si limita solo al trasporto del sale, nonostante che, anche nel 1771, anno della morte di D. Peruli, una sua nave viaggiasse verso Constantinopoli. Però, anche questo viaggio non rappresenta la continuità di una piattaforma commerciale che aveva in sé gli elementi d'innovazione.

Senza dubbio, la morte di Peruli è una causa negativa verso questa direzione: il suo figlio Spiridione incorporato,²⁴ per desiderio di padre, al sistema economico dell'epoca, secondo i dati che disponiamo dalle diverse domande di D. Peruli, ha tentato in modo spasmodico di proseguire la politica di suo padre al meno per quanto riguardava il trasporto del sale. Progressivamente però, dovrà abbandonare ogni tentativo: così, già nel 1772, osserviamo le prime vendite dei bastimenti Peruliani, che passano alle mani di altre personalità²⁵ economiche di Venezia.

Si tratta dell'incapacità d'una persona, oppure la situazione generale è sfavorevole alle iniziative economiche? Inoltre, forse la situazione impedisce la continuazione d'una politica, la quale aveva in sé tutti gli elementi di vecchia condotta economica ma contemporaneamente aveva anche le "traccie" dell'applicazione alla realtà nuova? Naturalmente non si può sostenere che si tratta dell'incapacità di una persona; la situazione generale si avvicina verso la fine e la realtà non persuade

24. A.B.P., A.P.P., b. 38: "Qual sia il voto, e ardore di me Demetrio Peruli . . . per promuovere, ed amplificare il commercio di questa piazza ed estenderlo a tutte le scale d'Europa, ne fanno chiara prova le navi da me in pochi anni date al mare, per struttura, e grandezza le più atte tra tutte le mercantili . . . nella fabrica di queste ho impiegato capitali così vivi, e riguardevoli, che basterebbero a darmi stato d'un fiorito negoziante . . . in questo voto medesimo desidero di confermare Spiridion mio unico figlio abilitando me se stesso, e lui ancora dopo di me a mantenerlo, a adempirlo con vera fede, e perpetua costanza, onde le navi già fabbricate si conservino, e col tempo si rimettano quanto permeteranno le mie forze".

25. A.S.V., A.P.P., Serie Terza, b. 29: sono state vendute navi ai Mangilli e Compagni al prezzo di 40.000 ducati. Lo stesso anno osserviamo che alcune delle navi di Peruli continuano i trasporti del sale da S. Maura: cf. A.S.V., A.P.P., Serie Terza, b. 17.

nessuno di assumere iniziative generose; tutto il meccanismo economico di Venezia sta a vedere da lontano i fatti. In questo punto dobbiamo ancora notare per capire meglio la situazione, che Spiridione Peruli chiede il posto di un funzionario nel sistema della burocrazia Veneziana, fatto che ci mostra chiaramente come si è trasformata la situazione.

Ricapitolando alcune conclusioni,²⁶ se possiamo realmente avere conclusioni da questa comunicazione di dati schematici, abbiamo da notare i seguenti episodii dell'intervento di D. Peruli nella situazione armatoriale ed in quella dei trasporti del XVIII sec.: senza avere ancora dati aritmetici per poter così definire esattamente l'intervento quantitativo delle navi di Peruli al traffico marittimo tradizionale, l'investitura però del monopolio del sale e, per tanti anni, quello di tabacco, possono giustificare l'ipotesi che l'intervento Peruliano occupa una grande parte del numero delle navi che partecipavano alla navigazione lungo l'asse Adriatico-Mar Jonio. Questa partecipazione aumenta di più con l'allungamento fino ai porti di Salonicco e di Constantinopoli.

Il collegamento e la dipendenza reciproca di un monopolio sotto la doppia forma di produzione e di trasporto del prodotto, consistevano già un tentativo di politica economica ortologica ed in qualche modo un'innovazione per la situazione economica di Venezia. Nonostante ciò il tentativo importante d'innovazione e d'incorporazione alla situazione che già era formata, cioè di scoperta delle piazze nuove per via dei viaggi lunghi, rappresenta in modo caratteristico la tentenza di riunione degli elementi vecchi con questi nuovi; la sopravvivenza del vecchio modo dei trasporti offre la possibilità di diventare una realtà, anche in modo provvisorio, il trasporto dei prodotti oltre il già formato mercato del Mediterraneo.

L'esempio di Peruli, credo che sia una forma tipica di una personalità, la quale in mezzo di un sistema dei valori economici destinati a morire, nonostante qualche tentativo di sopravvivenza e di innovazione, riuscì a trarre dalla crisi i vantaggi del suo intervento e di salire, per alcuni decenni, al sommo grado dell'ordine economico del XVIII sec. Veneziano.

26. Per la situazione generale alla fine dell'epoca cf. U. Tucci, *op.cit.*