

È pur esso un mezzo inteso a potenziare, con la protezione del grande corso indirizzato esclusivamente alla metropoli, seppur indirettamente, l'efficienza delle città coloniali, difese con opportune disposizioni legislative. Ma le leggi regolano; sono fattori di avanguardia o di rimedio, non trasformano nè creano le situazioni.

L'Atto di navigazione inglese, propugnato contro la concorrenza di popoli, era animato da un *popolo*, da un vasto fiotto di popolazione; esso era proporzionato nei mezzi. L'Atto di navigazione veneziano veniva invece bandito contro una immane concorrenza di popoli, sostenuto appena da un grande *sistema cittadino* che ogni giorno perdeva la sua importanza (1).

Che la Repubblica imponesse ed imprimesse alle popolazioni marginali della terra il crisma della sua vita marina è provato; ma fino a quale punto? La vita territoriale, statica e ferma, assorbiva allora l'elemento vivente sulla terra, chiamato talora, nelle isole, ad esercitare una vigile sorveglianza sulle armate di Stati stranieri che fossero apparse all'orizzonte.

La vita marina, meno difficile a serbarsi nelle isole, assai più difficilmente si sarebbe potuta invece imporre entro l'ambito territoriale, ove più pauroso appariva il pericolo. Un provvedimento inteso a dirigere la grande corrente del traffico sulle vie tradizionali era contrario al sorgere di economie staccate e regionali: anche un Atto di navigazione quindi, con le sue immediate conseguenze, doveva premere inevitabilmente sull'elemento periferico locale che pure desiderava agire e vendere « con quella libertà che era universale » (2).

Ma se Venezia poteva talora concedere ai sudditi che le merci non fossero vendute ai veneziani, che divenivano così intermediari immediati, esigeva per lo meno che le stesse fossero condotte nella metropoli con vascelli e sudditi veneziani (3). Purtroppo la corrente

(1) Ecco che cosa riferiva Alvise Mocenigo sull'Atto di navigazione inglese: « L'atto di navigazione, stabilito la prima volta al tempo di Cronwel, e poi confermato alla restaurazione di Carlo Secondo, ha rilevato infinitamente l'interesse, e la navigation degli Inglesi, e colpita sensibilmente quella dell'altre nationi, che rissentono giornalmente i discapiti, et il pregiudizio. Per questo atto si interdica a tutti i bastimenti forestieri di poter portar in Inghilterra merci di sorte, quando queste non siano precisamente il prodotto del proprio paese, circumsritto il Bastimento, il Capitano, l'equipaggio, e la mercantia a dover esser della medesima Patria, e in caso di difetto, ogni cosa restar debba soggetta a confiscatione » (Relazione dall'Inghilterra, 1706, Arch. Stato Ven., Relazione b. 17).

(2) Arch. Stato Venezia, Comp. leggi, Cefalonia, c. 91 (1605). Si parla dei gravi danni che « gli abitanti continuano a ricever dalla privazione di non poter vendere con quella libertà, che è universale, e tanto grata in ogni altra parte del Stato Nostro... ».

(3) Si concede infatti: « ...di poter liberamente vendere ad ogni sorte di persone di che stato e conditione... con obbligo però, che... siano condotte in questa città con vascelli Venetiani o sudditi Venetiani permessi dalle leggi, et non altrimenti... » (Comp. leggi, Cefalonia, Delib. 1605, c. 91).