

rea i sintomi della paralisi che era venuta indebolendo l'imperialismo economico di Venezia avevano gradatamente preso aspetti e proporzioni ogni anno più allarmanti; dall'avvento della politica di effettivo dominio coloniale di molti tra gli stati europei era stato mortalmente ferito il più ricco ed esclusivo traffico veneziano, quello delle spezie; gli scambi dal bacino orientale del Mediterraneo verso l'Europa del nord non si facevano più con navi veneziane o attraverso intermediari veneziani; i porti del Tirreno, Genova e Livorno segnatamente, assumevano la fisionomia di veri grandi emporii in concorrenza con l'emporio adriatico, preferiti da chi doveva lungamente navigare fuori dello stretto di Gibilterra; ciò favoriva, naturalmente, il sorgere di una industria navale tirrenica che metteva a repentaglio l'esistenza stessa dei cantieri lagunari fino ad allora oberati di richieste. Case, già floridissime, di importazione e di esportazione, fallivano miseramente; darsene e magazzini rimanevano a lungo deserti di navi e di mercanzie. Non minor disagio risentivano dalla concorrenza straniera le industrie incapaci di perfezionarsi nei modi di produzione con la rapidità che il pericolo richiedeva.

Preoccupate dal male di cui comprendevano la immensa gravità, le magistrature della Repubblica escogitavano con agile fantasia rimedi sopra rimedi, abolivano privilegi di navigazione