

Regno di Napoli, allora sotto suo controllo, e, lungo il Po, con la Lombardia. Infine, la negazione dell'assoluto dominio di Venezia e lo sviluppo d'una potenza marittima potevano essere i primi passi per quell'acquisto della Dalmazia, ch'era connesso ai diritti della Corona ungarica, che gli elementi più spiccatamente antiveneti già da tempo stimavano necessario e che il von Berger, nella sua *Succinta commentatio de imperio maris Adriatici*, un paio d'anni più tardi, gli augurava prossimo.

La Repubblica si trovò dinanzi al fatto compiuto. La grave situazione della guerra turca le impedì di reagire efficacemente. Parve, nell'agosto del 1717, che i Veneziani volessero interrompere la guerra e uscire dall'alleanza, « fondant leur prétexte de rompre avec l'Empereur sur ce qu'il veut établir un port-franc à Trieste », scriveva il marchese d'Entremont a Luigi XIV. Per allora invece non fecero nulla. Il Senato attese l'anno seguente e dichiarò, che si sarebbe opposto al principio della libera navigazione nell'Adriatico. Ma si trovò contro, non pure l'Austria, sì anche la Francia e l'Inghilterra, abilmente guadagnate dallo Zinzerdorf all'idea imperiale. Mentre il Priuli, ambasciatore a Vienna, s'accingeva a elevare formale protesta contro la novità, l'ambasciatore inglese, in presenza del collega francese e del predetto ministro austriaco, dichiarò che, se Venezia avesse insistito nella sua politica marittima, l'ammiraglio Bring avrebbe fatto rispettare il diritto della libera navigazione nell'Adriatico.

Alla vecchia e gloriosissima Repubblica, consunta dalle guerre con cui aveva difeso la civiltà contro il Turco, non rimase altro se non piegare il capo e sperare in tempi più propizii ai suoi disegni.

Proclamata libera la navigazione, iniziato il riordinamento delle strade, si trattò di istituire nell'Adriatico uno o più porti franchi. La proposta venuta da Trieste nel 1709 dormiva fisamente: certo nessuno la ricordava. Gli Stati provinciali del Goriziano, interrogati già nel 1716, avevano dichiarato che le franchigie si dovessero accordare ai porti di Duino, di San Giovanni al Timavo, di Cervignano e di Aquileia e insistevano nelle loro proposte. L'intenzione di Carlo VI era rivolta, a preferenza, verso il litorale croato, per formare un porto franco a Bucari e a Portorè. La Commissione commerciale di Graz, gli 11 agosto 1717, aveva dato il suo voto per un solo porto franco, da istituire a Fiume,