

# RiMe

Rivista dell'Istituto  
di Storia dell'Europa Mediterranea

ISBN 9788897317647

ISSN 2035-794X

numero 8/I n. s., giugno 2021

## **Nizza, Genova e la redistribuzione del cacao sullo scorcio del XVIII secolo: storia di una contesa mercantile**

Nice, Genoa and cocoa redistribution at the end of the 18th  
century: the history of a mercantile dispute

Paolo Calcagno

DOI: <https://doi.org/10.7410/1451>

Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea  
Consiglio Nazionale delle Ricerche  
<http://rime.cnr.it>

## **Direttore responsabile | Editor-in-Chief**

Luciano GALLINARI

## **Segreteria di redazione | Editorial Office Secretary**

Idamaria FUSCO - Sebastiana NOCCO

## **Comitato scientifico | Editorial Advisory Board**

Luis ADÃO DA FONSECA, Filomena BARROS, Sergio BELARDINELLI, Nora BEREND, Michele BRONDINO, Paolo CALCAGNO, Lucio CARACCILO, Dino COFRANCESCO, Daniela COLI, Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, Antonio DONNO, Antonella EMINA, Vittoria FIORELLI, Blanca GARÌ, Isabella IANNUZZI, David IGUAL LUIS, Jose Javier RUIZ IBÁÑEZ, Giorgio ISRAEL, Juan Francisco JIMÉNEZ ALCÁZAR, Ada LONNI, Massimo MIGLIO, Anna Paola MOSSETTO, Michela NACCI, Germán NAVARRO ESPINACH, Francesco PANARELLI, Emilia PERASSI, Cosmin POPA-GORJANU, Adeline RUCQUOI, Flocel SABATÉ i CURULL, Eleni SAKELLARIU, Gianni VATTIMO, Cristina VERA DE FLACHS, Przemysław WISZEWSKI.

## **Comitato di redazione | Editorial Board**

Anna BADINO, Grazia BIORCI, Maria Eugenia CADEDDU, Angelo CATTANEO, Isabella CECCHINI, Monica CINI, Alessandra CIOPPI, Riccardo CONDRÒ, Alberto GUASCO, Domenica LABANCA, Maurizio LUPO, Geltrude MACRÌ, Alberto MARTINENGO, Maria Grazia Rosaria MELE, Maria Giuseppina MELONI, Rosalba MENGONI, Michele M. RABÀ, Riccardo REGIS, Giovanni SERRELI, Giovanni SINI, Luisa SPAGNOLI, Patrizia SPINATO BRUSCHI, Giulio VACCARO, Massimo VIGLIONE, Isabella Maria ZOPPI.

## **Responsabile del sito | Website Manager**

Claudia FIRINO

### **© Copyright 2021: Author(s)**

Gli autori che pubblicano con *RiMe* conservano i diritti d'autore e concedono alla rivista il diritto di prima pubblicazione con i lavori contemporaneamente autorizzati ai sensi della

Authors who publish with *RiMe* retain copyright and grant the Journal right of first publication with the works simultaneously licensed under the terms of the

“Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License”.



*RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea* (<http://rime.cnr.it>)

Direzione e Segreteria | Management and Editorial Offices: via G.B. Tuveri, 128- 09129 Cagliari (I).

Telefono | Telephone: +39 070403635 / 070403670.

Invio contributi | Submissions: [rime@isem.cnr.it](mailto:rime@isem.cnr.it)

## Special Issue

I generi coloniali americani nel Mediterraneo: i grandi porti come centri di destinazione, di consumo e di redistribuzione (XVII-XIX secolo)

American colonial goods in the Mediterranean: major ports as centres of destination, consumption and redistribution (17th-19th centuries)

A cura di / Edited by  
Paolo Calcagno

RiMe 8/I n.s. (June 2021)

## Special Issue

I generi coloniali americani nel Mediterraneo: i grandi porti come centri di destinazione, di consumo e di redistribuzione (XVII-XIX secolo)

American colonial goods in the Mediterranean: major ports as centres of destination, consumption and redistribution (17th-19th centuries)

A cura di / Edited by  
Paolo Calcagno

## Table of Contents / Indice

Paolo Calcagno <i>Introduzione / Preface</i>	5- 12
Guido Cioni <i>Il decollo del commercio del tabacco a Livorno. Scambi globali e interessi fiscali (1630-1660) / The take-off of tobacco trade in Livorno. Global trade and fiscal interests (1630-1660)</i>	13- 43
Gilbert Buti <i>Marseille, port du moka et du café des Îles d'Amérique aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles / Marseille, port for mocha and coffee from the American islands in the 17th and 18th centuries</i>	45- 74

Paolo Calcagno	75- 04
<i>Nizza, Genova e la redistribuzione del cacao sullo scorcio del XVIII secolo: storia di una contesa mercantile / Nice, Genoa and cocoa redistribution at the end of the 18th century: the history of a mercantile dispute</i>	
Pierre Niccolò Sofia	105-128
<i>Dall'Atlantico a Rialto. Note sul commercio dello zucchero a Venezia nel Settecento / From the Atlantic to Rialto. Notes on the eighteenth-century sugar trade in Venice</i>	
Giulia Delogu	129-146
<i>'Venezia atlantica': per un'analisi economica e culturale dell'impatto dei generi coloniali nel secondo Settecento / 'Atlantic Venice': for an economic and cultural analysis of the impact of colonial goods in the second half of the 18th century</i>	
Silvia Marzagalli	147-171
<i>Marseille et les produits coloniaux face au défi de la guerre (1750-1815) / Marseille and colonial products facing the challenge of war (1750-1815)</i>	

## Focus

Fabrizio Filioli Uranio	175-192
<i>L'economia della carità e i 'beni fuori mercato': il caso di uno schiavo valenciano / The Economics of Charity and the 'Non-Market Goods': The case of a Valencian Slave</i>	

## Nizza, Genova e la redistribuzione del cacao sullo scorcio del XVIII secolo: storia di una contesa mercantile

Nice, Genoa and cocoa redistribution at the end of the 18th century:  
the history of a mercantile dispute

Paolo Calcagno  
(Università degli Studi di Genova)

Date of receipt: 20/02/2021

Date of acceptance: 18/05/2021

### *Riassunto*

L'articolo si concentra sul commercio del cacao in ingresso nel Mediterraneo attraverso Lisbona e Cadice, e illustra i modi e i tempi attraverso i quali esso si trasforma nello scorcio del XVIII secolo in oggetto di contesa tra Nizza e Genova, entrambe interessate a redistribuire il prodotto nello spazio tirrenico e nell'entroterra piemontese e lombardo, fino ai paesi d'Oltralpe. La dimensione economica si intreccia fortemente con quella politica, in quanto gli stati coinvolti nella gestione di questo commercio (il Regno di Sardegna, la Repubblica di Genova, ma anche lo Stato di Milano e il Granducato di Toscana) provano a piegare i traffici di cacao a loro vantaggio per favorire i propri ceti mercantili e finanziari e per accrescere i propri cespiti fiscali.

### *Parole chiave*

Genova; Nizza; cacao; XVIII secolo.

### *Abstract*

The article focuses on the cocoa trade entering the Mediterranean through Lisbon and Cadiz, and shows how and when at the end of the 18th century it became an object of contention between Nice and Genoa, both of which were interested in redistributing the product in the Tyrrhenian area and in the hinterland of Piedmont and Lombardy, as far as the countries beyond the Alps. The economic dimension is strongly intertwined with the political one, as the states involved in the management of this trade (the Kingdom of Sardinia, the Republic of Genoa, but also the State of Milan and the Grand Duchy of Tuscany) try to bend the cocoa trade to their advantage in order to favour their own merchant and financial classes and to increase their tax revenues.

### *Keywords*

Genoa; Nice; Cocoa; 18th century.

*Introduzione.* - 1. *Il Banco di San Giorgio di Genova e la Ferma generale dello Stato di Milano.* - 2. *La faticosa (e solo parzialmente utile) rincorsa di Nizza.* - 3. *La intatta preminenza di Genova e l'esaltazione del pragmatismo.* - 4. *Bibliografia.* - 5. *Curriculum vitae.*

### *Introduzione*

“Il mare nell’attuale sistema mercantile d’Europa è un immenso campo di fruttificazione che può essere coltivato dai popoli aderenti ai suoi lidi, e quelli che più lo coltivano sono i più ricchi e felici”. A esprimersi per metafora in questi termini, il 28 febbraio 1780, fu il sostituto procuratore del commercio del Regno di Sardegna<sup>1</sup>: suo intento era spiegare come Nizza potesse prendere parte ai grandi traffici mediterranei, cresciuti considerevolmente specie negli ultimi decenni. Il compito era arduo: restando aderenti alla prospettiva sabauda, secondo una relazione dell’aprile 1753 le “uniche piazze ove fiorisca al presente il commercio” erano Marsiglia, Genova e Livorno: veri e propri “magazeni”, giacché “per sé stesse poco o punto producono [...], onde il maggior loro commercio consiste in ricevere ogni sorte di genere dal di fuori in abbondanza, però tale da poter comodamente supplire anche al bisogno d’ogni altra piazza”<sup>2</sup>.

Prescindendo per il momento dalla questione della concorrenza tra le varie “piazze”, è necessario prima concentrarsi sulla posta in palio: sul finire dell’ancien régime uno dei maggiori affari appannaggio dei grandi porti mediterranei era il commercio di redistribuzione, principalmente di generi coloniali, le “nuove spezie” in entrata attraverso l’Atlantico: zucchero, cacao, caffè, che arrivavano spesso insieme al tabacco, mentre il tè era ancora raro. Traffici globali di cui il Mediterraneo era diventato uno dei capolinea già nel XVII secolo, ma che esplosero in quello successivo, producendo una radicale ristrutturazione del commercio internazionale, con conseguenze sul comparto produttivo da una parte, su quello creditizio dall’altra (Carmagnani, 2010, pp. 19-21).

Tranne Marsiglia, che era raggiunta in gran parte da merci atlantiche provenienti direttamente dai domini francesi, *in primis* dallo zucchero delle Antille (Villaret, 2017)<sup>3</sup>, gli altri maggiori scali del Mediterraneo occidentale ricevevano i beni coloniali grazie ai contatti con i loro partner atlantici: Londra,

---

<sup>1</sup> Archivio di Stato di Torino (d’ora in poi ASTo), *Materie di commercio*, terza categoria, mazzo 3.

<sup>2</sup> *Ibi*, mazzo 2.

<sup>3</sup> Dalla Martinica e dalla Guadalupa proveniva anche cacao, in grado di soddisfare il mercato francese: cfr. Coe - Coe, 1997, pp. 183-184. Per il caffè si veda invece il contributo di Gilbert Buti in questa raccolta.

Amsterdam, Lisbona, Cadice. In particolare questi ultimi due divennero fondamentali nel corso del Settecento per l'introduzione dei prodotti americani nel *Mare Nostrum*, configurandosi di fatto come "les rendez-vous de tous les vaisseaux qui vont commercer dans les mers du Sud"<sup>4</sup>. Nel tentativo di provare a ricostruire forme e tempi della competizione tra i porti mediterranei per accaparrarsi le preziose merci delle colonie del Nuovo Mondo, in questo contributo uno spazio privilegiato è riservato al cacao, il cui commercio prese quota nella seconda metà del Settecento<sup>5</sup>. La ricerca scaturisce da un progetto più ampio che mira a tracciare l'ingresso di questi prodotti nel Mediterraneo del pieno XVIII secolo, delineando gli scali, le flotte e le reti mercantili che erano alla base della loro distribuzione; e nel quadro circoscritto in questa sede, stringe in particolare sulla contesa che impegnò Nizza e Genova tra la fine della guerra dei Sette anni e il periodo rivoluzionario (con la consapevolezza che però c'erano altri attori in gioco, specie nel bacino occidentale, quelli più prossimi ai porti atlantici di raccolta di tali beni)<sup>6</sup>.

### 1. *Il Banco di San Giorgio di Genova e la Ferma generale dello Stato di Milano*

A partire dal primo carico di semi entrato a Siviglia nel 1585, il cacao rimase per lungo tempo un 'fatto spagnolo' (Schivelbush, 1999, p. 99); e il consumo della cioccolata continuò a rappresentare un vezzo aristocratico anche quando si spostò alla corte di Luigi XIV. Verso la metà del Seicento il cacao era arrivato anche in Inghilterra, in virtù dello sfruttamento dei campi della Giamaica, con tutto che i suoi derivati attecchirono di più nell'Europa meridionale (Coe – Coe 1997, pp. 151, 155). In quest'area, dopo aver conquistato la penisola iberica, sembra che sia stata proprio l'Italia l'area in cui si diffuse maggiormente la "ciocolatte": nel 1644 il medico romano Paolo Zacchia segnalò la novità di un

<sup>4</sup> AST, *Materie di commercio*, terza categoria, mazzo 2. Progetto di stabilimento d'una compagnia di commercio nella città di Nizza, 1748.

<sup>5</sup> In linea di massima, gli studi sul cacao e sulla cioccolata si sono concentrati sui consumi e sui contesti di produzione: cfr. Chiapparino - Romano, 2007. Per una sintesi sulla storia della pianta e del prodotto rinvio a Coe – Coe, 1997; Schivelbush, 1999; Weinberg - Bealer, 2009.

<sup>6</sup> Per il bacino occidentale ci si riferisce ovviamente a Marsiglia e a Livorno, ma un peso notevole era ricoperto anche dai porti adriatici: Venezia, ad esempio, iniziò a guardare con sempre maggiore attenzione al "commercio di Ponente" (vedi i contributi di Giulia Delogu e Pierre Niccolò Sofia in questo stesso fascicolo): tra l'altro in Laguna, a cavallo tra fine anni Sessanta e inizio anni Settanta si registrò un incremento sensibile degli ingressi di cacao: da un valore merceologico di 249.611 ducati nell'anno 1769/1770 si passò a quello di 413.251 ducati nell'anno 1770/1771 (Archivio di Stato di Venezia, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Registri, 227. Ringrazio proprio Giulia Delogu per avermi fornito questa documentazione).



“medicamento, che non ha molti anni, [e che] si conduce qua dal Portogallo, dove dall’Indie viene mandato”; e nel suo diario, in corrispondenza del 1668 Tommaso Rinuccini riportò che a Firenze si era appena fatta largo “una bevanda all’uso di Spagna, che si chiama cioccolato” (Coe - Coe 1997, pp. 130-131, 135)<sup>7</sup>. Perché se ne facesse davvero largo uso bisognò attendere il XIX secolo, quando si adottarono metodi moderni di produzione (Rebora, 1998, pp. 129-131); ma già nel Settecento il cacao cessò di essere usato come una droga e si diffuse progressivamente nel corpo sociale<sup>8</sup>: a leggere una delle tante relazioni prodotte per la corte sabauda (30 settembre 1756), i prodotti coloniali erano diventati “ora mai come indispensabili all’uso de[gli] abitanti”<sup>9</sup>. Peraltro, da qualche tempo i maggiori pensatori avevano associato i beni extraeuropei al lusso prodotto in Europa, e non c’è dubbio che tali merci siano alla base della nascita della nuova “società fondata sul commercio” (Carmagnani 2010, pp. 10-11).

A Genova, sebbene non esistesse una specifica corporazione dei cioccolatai, la nobiltà prese a consumare la ‘bevanda degli dei’ (come l’aveva definita a suo tempo Cortés) nel tardo Seicento, facendone un perno della propria ritualità sociale nel Settecento (Grendi, 1992; Farinella, 2004); su questo piano, le fonti contabili private e quelle notarili offrono numerose attestazioni. Parallelamente, la cioccolata assunse il ruolo di bene voluttuario anche presso il clero: ce ne sono svariate testimonianze, anche per l’area del Ponente ligure<sup>10</sup>. Alcuni indizi lasciano però intuire che fin dai primi del XVIII secolo anche qui la familiarità

<sup>7</sup> Per il caso della Sicilia, non a caso sotto la dominazione spagnola in questo secolo di diffusione della cioccolata, segnalò: Dormiente -Leone, 2015.

<sup>8</sup> Nel caso di Torino, si ipotizza una democratizzazione del consumo dei derivati del cacao già nel corso del XVII secolo (Bracco, 2007, p. 18); in riferimento al contesto spagnolo, Irene Fattacciu sostiene che la “popularización del consumo de chocolate” sia avvenuta nel XVIII secolo, quando si estese anche alle piccole città e alle aree rurali e divenne un “producto de semi-lujo consumido por gran parte de la población” (Fattacciu, 2011, p. 154). Naturalmente la moltiplicazione esponenziale del consumo è ancora più tarda: all’inizio del XX secolo esso crebbe a livello mondiale di dieci volte, e in Italia si passò da 9.100 quintali consumati nel 1900-1904 a 27.000 nel 1909-1914 (Chiapparino - Romano, 2007, p. 144; Weinberg - Bealer, 2009, p. 73).

<sup>9</sup> ASTo, *Materie di commercio*, terza categoria, marzo 3.

<sup>10</sup> Si consideri il caso della Certosa di Toirano, attraverso lo studio di Nervi, 2017. Nei libri di conto degli Agostiniani di Ventimiglia (1777-1798) si trovano tracce di acquisti di cioccolata per la produzione di creme (Archivio di Stato di Imperia, sezione di Ventimiglia, *Magnifica comunità*, Appendice, 6. Ringrazio Alessandro Carassale per la segnalazione). Sulla fortuna del cacao nei paesi cattolici, specie in seguito alla sentenza seicentesca in base alla quale l’assunzione della cioccolata non comportava l’interruzione del digiuno quaresimale, vedi Schivelbush, 1999, p. 95; Weinberg - Bealer, 2009, p. 68; più ampiamente Balzaretto, 2014.

con i derivati del cacao fosse sensibilmente aumentata: una legge emanata dal governo della Repubblica nel 1708 vietò la vendita al pubblico di tutte le bevande, con l'eccezione di vino, caffè e "ciocolatte" (Tonizzi, 2007, pp. 24-25); e non a caso, in un elenco di navi in entrata nel porto tra 1706 e 1710 se ne ritrovano alcune con cacao nelle stive<sup>11</sup>. Si trattava di mercantili olandesi che avevano caricato il cacao a Lisbona o che lo trasportavano da Livorno a Genova; in qualche caso invece la merce proveniva da Flessinga, a dimostrazione che il contrabbando olandese di cacao venezuelano era forte<sup>12</sup>. Tuttavia, dalle risultanze di queste navi si evince che nella parte iniziale del secolo il cacao rimaneva decisamente minoritario rispetto al tabacco e allo zucchero, nella gerarchia dei coloniali in arrivo dall'America<sup>13</sup>.

A distanza di qualche tempo, in una nota del console genovese sui "generi che dal Portogallo o sia dalla piazza di Lisbona si provvedono per le piazze d'Italia" (22 dicembre 1736), a fianco di zucchero e tabacco veniva menzionato espressamente il cacao. Il console, di nome Pietro Francesco Viganego, riteneva peraltro che il commercio di quest'ultimo genere avesse delle buone potenzialità, tanto che dettagliò l'elenco delle spese per il suo trasporto da Lisbona a Genova: spese di consolato, di immagazzinamento, mediazione dei sensali, 2% di provvigione, contributo alla chiesa della Madonna di Loreto (la 'chiesa degli italiani')<sup>14</sup>, spese di nolo. Alcune statistiche relative al decennio successivo – conservate nella stessa filza di documenti<sup>15</sup> – attestano che le quantità di cacao importate e riesportate erano ingenti: tra 1744 e 1746 più di 230.000 cantari si introdussero per il consumo urbano, quasi 1.400.000 cantari vennero smistati via mare o via terra.

<sup>11</sup> Archivio di Stato di Genova (d'ora in poi ASGe), *Antica finanza*, 1217.

<sup>12</sup> Cfr. Coe – Coe 1997, pp. 175-176. Proprio con lo scopo di limitare i commerci illegali attraverso Curaçao, nel 1728 Filippo V creò la Compañía Guipozcoana, che tra il 1730 e il 1784 (anno della sua soppressione) esportò 43.000 tonnellate di cacao dall'America spagnola. La maggior parte dei carichi partiva da La Guaira, porto vicino a Caracas (di qui il nome "cacao di Caracas" per indicare quello che le navi europee caricavano a Cadice) (vedi anche il recente Caso Barrera, 2016).

<sup>13</sup> Su Genova come porta d'ingresso e di redistribuzione di generi coloniali tra Sei e Settecento hanno già lavorato Lo Basso, 2017 e Calcagno, 2019.

<sup>14</sup> Sulle comunità italiane a Lisbona rinvio agli studi di Nunziatella Alessandrini (che ha approfondito in particolare la presenza genovese e fiorentina); sulla chiesa degli italiani vedi Alessandrini, 2018. Abbiamo ricostruito una statistica delle spedizioni di cacao dal portofranco di Genova verso la Lombardia nei mesi di febbraio, marzo, aprile, maggio 1742, contandone 47: in svariati casi si trattava di centinaia di cantari (il cantaro corrispondeva a 47,51 kg) (cfr. ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 38, 825).

<sup>15</sup> ASGe, *Antica finanza*, 1217.

	Per la città	Per "fuori dominio" (via mare)	Per Lombardia
1744	62.300	293.000	195.400
1745	86.300	309.300	175.200
1746	82.200	257.500	124.500

Tab. 1. Cacao in arrivo a Genova, in cantari: 1744-1746<sup>16</sup>

Nell'ambito di questo trend oscillante, ciò che doveva preoccupare i genovesi era l'inoltro del cacao verso lo Stato di Milano, e di lì verso i mercati dell'Europa continentale. Vero è che ancora nel 1749, nel presentare una proposta per stringere ulteriormente i commerci tra Lisbona e Livorno, Carlo Ginori sosteneva che i genovesi "si sono resi quasi proprio [padroni] delle Spagne e del Portogallo", dove "fanno delle loro manifatture di seta, di lane e della carta il maggior esito e ne ritraggono tutti i prodotti che dall'Indie ne porti de suddetti due Regni si asportano"<sup>17</sup>; ma una volta entrati nel Mediterraneo i beni coloniali potevano prendere anche altri percorsi.

Ed è qui che le vicende prettamente commerciali descritte nelle pagine precedenti si intrecciano con il mondo dell'alta politica. Nel 1766, passato da poco il Granducato di Toscana nelle mani di Pietro Leopoldo, venne siglato un trattato – fortemente voluto da Maria Teresa - che ribassava le spese di dogana per le merci in ingresso nel Milanese provenienti da Livorno, danneggiando la piazza di Genova. In una delle tante note che cominciarono ad essere prodotte in questi anni, risultava che due botti di cacao spedite da Livorno costassero 505:12:3 lire (vi erano inclusi noli, facchinaggio, trasporto terrestre, dazi di

<sup>16</sup> A conferma che il consumo interno di questo bene era in aumento, e poteva trasformarsi in un appetibile cespite per le casse pubbliche – stremate tra l'altro dalla guerra di successione austriaca – alla fine del 1746 fu raddoppiato il dazio sul cacao (Bulferetti, Costantini, 1966, p. 552).

<sup>17</sup> Archivio Ginori Lisci, *Affari di governo*, 18. "Proposizioni sopra il commercio di Livorno col Regno di Portogallo", 7 luglio 1749. Devo a Luca Lo Basso questa segnalazione. Ginori apparteneva a un'importante famiglia del patriziato fiorentino: fu membro del Consiglio di Reggenza, e successivamente Governatore di Livorno. Era figlio di un Lorenzo attivo a Lisbona, dove ricoprì anche la carica di console della "nazione" fiorentina: si veda per maggiori lumi Alimento, 2009.

transito e pagamenti doganali in entrata a Milano); laddove nel caso di sbarco a Genova i costi sarebbero ammontati a 707:10 lire<sup>18</sup>. Le conclusioni di questa indagine erano sorprendenti, giacché partendo dalla città ligure il viaggio era molto più breve e le spese di “vettura” minori: eppure da Firenze si facevano pressioni su Milano e su Vienna perché – oltre alle forti agevolazioni per entrare nella capitale del Ducato - le merci in partenza da Livorno fossero esonerate dal “dritto” o “traverso” di Pavia (una delle principali imposte per le merci in transito, che più avanti sarebbe stata al centro anche di altre trattative tra Genova e Milano). Una manovra tutta interna alla casa d’Asburgo, per rafforzare il legame Livorno-Milano, da conciliare però con le nuove configurazioni territoriali prodotte ai confini tra Regno di Sardegna e Stato di Milano dalla pace di Aquisgrana (1748): il passaggio ai Savoia della sponda occidentale del Lago Maggiore, battuta regolarmente dalle carovane di tele che dal cuore del continente scendevano verso il mare, metteva in crisi il ruolo di Milano nell’intermediazione commerciale tra la Svizzera e la Germania da una parte e il Mediterraneo dall’altra<sup>19</sup>. A fronte della perdita di controllo del movimento del Sempione, che aveva permesso la brusca fortuna del piccolo borgo di Intra (Caizzi, 1968, p. 238), bisognava rivitalizzare la via di Chiavenna, puntando per un verso a stringere appositi accordi con i Grigioni<sup>20</sup> e per l’altro a favorire i genovesi nell’inoltro delle loro merci verso la Lombardia.

Finirono per guadagnarci proprio i genovesi coi loro traffici di cacao. Messi da parte i timori iniziali per possibili ritorsioni del re di Sardegna, il quale – scontento per il danno inflitto a Nizza - avrebbe potuto tassare pesantemente “li generi che dai suoi stati o passando per essi si trasportano a questa città, [...] particolarmente le carni bovine”<sup>21</sup>, i governanti del Banco di San Giorgio si accordarono con la Ferma milanese: entrambi avrebbero applicato dei ribassi doganali nell’ordine di 1/3 della spesa, gli uni sulle merci in uscita dal portofranco di Genova con destinazione Milano, gli altri su quelle in arrivo da Germania e Svizzera verso la città ligure (Caizzi, 1968, p. 241; Tonelli, 2007, pp. 94 e sgg). Le trattative vennero condotte dal sindaco di San Giorgio Ignazio Bonelli per Genova e dal membro del Consiglio di economia Stefano Lottinger

---

<sup>18</sup> ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 34, 414.

<sup>19</sup> Rinvio per una messa a fuoco sul problema a Tonelli, 2007.

<sup>20</sup> Berengo, 1958. L’accordo fu firmato nel 1762, e servì anche a neutralizzare un tentativo veneziano di aprire un valico tra il passo dello Spluga e le valli bergamasche.

<sup>21</sup> D’altronde, appariva chiaro che “rispetto a queste [le carni] diversamente non gli consigliasse la convenienza de propri sudditi, a quali potrebbe mancare il modo di esitarle” (Relazione dei deputati alle pratiche del portofranco ai Protettori di San Giorgio: ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 34, 414).

per Milano<sup>22</sup>. Quest'ultimo apparve in imbarazzo di fronte alle rimostranze genovesi per i vantaggi accordati al porto di Livorno, facendo però intuire che gli apparati di potere milanesi erano ben consci della necessità di trattare con i vertici della Repubblica. Al contempo non intendeva irritare la corte toscana, e per camuffare le sue responsabilità e quelle del suo entourage fece espressa richiesta che la convenzione<sup>23</sup> fosse firmata dai Protettori di San Giorgio e dalla Ferma generale - così da essere "riguardata come uno stabilimento tra fermiere e fermiere, e non tra principe e precincipe"<sup>24</sup>. Fu lo stesso Lottinger, in una serie di visite a Genova, a riferire agli interlocutori del Banco<sup>25</sup> che in realtà la mossa era stata ben studiata dall'establishment asburgico, e in particolare da Kaunitz, conscio di dover "accelerare a tutto possibile il convegno e prevenire i più forti impegni del Gran Duca presso la Regina Madre"<sup>26</sup>. La "nuova tariffa" entrò in vigore il 1° gennaio 1768, e subito gli introiti del portofranco genovese ne risentirono positivamente.

---

<sup>22</sup> Figlio di un funzionario lorenese, Stefano Lottinger passò da Firenze a Milano nel 1766: qui ebbe una brillante carriera, arrivando a ricoprire la vice presidenza della Corte dei conti e assumendo poi la responsabilità dell'Intendenza generale. Aveva stretto rapporti con Genova fin dall'inizio degli anni Sessanta, allorché aveva retto il consolato granducale e imperiale in città (per l'operato nell'ambito del governo del Ducato di Milano vedi Capra, 1984, specie pp. 443-448 e 455-460).

<sup>23</sup> Siglata il 7 settembre 1767 con durata triennale, sarebbe stata rinnovata per un quinquennio il 30 dicembre 1769.

<sup>24</sup> Lettera di Lottinger a Bonelli del 22 luglio 1767 (ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 34, 414).

<sup>25</sup> Sul Banco di San Giorgio vedi Felloni, 2010.

<sup>26</sup> Significativamente, trasferendosi a Genova nell'agosto 1767, Lottinger portò con sé documenti a stampa che contemplavano la spesa doganale a cui sarebbe stata soggetta una "soma" di 20 rubbi di cacao in ingresso nello Stato di Milano. Il rubbo equivaleva a 7,94 kg.

Anni e introito medio annuo di portofranco	
1765	98.553:19
1766	106.049:19
1767	99.256:2
1768	111.832:5
1769	118.122:7

Tab. 2. Introiti di portofranco per i generi inviati in Lombardia: Genova, 1765-1769 (in lire)<sup>27</sup>.

Nell'ultimo quarto del Settecento le navi in ingresso nel porto di Genova aumentarono progressivamente<sup>28</sup>; e non a caso, specie negli anni Ottanta si fece sempre maggiore il contributo di Lisbona, da cui arrivavano in media una quarantina di navi all'anno (Bulferetti, Costantini, 1966, pp. 159-165)<sup>29</sup>. Molte erano cariche di cacao: lo vedremo nell'ultimo paragrafo.

## 2. La faticosa (e solo parzialmente utile) rincorsa di Nizza

Bisogna a questo punto fare un piccolo passo indietro, perché la florida salute commerciale del porto di Genova nella parte finale del XVIII secolo rischia di far passare in secondo piano l'interessante progetto sabauda di elevare Nizza a scalo dei beni coloniali in ingresso nel Mediterraneo. Alcuni primi accorgimenti volti a favorirne il commercio erano già stati assunti nel corso del Seicento, ma dopo la guerra di successione austriaca (con i Savoia schierati apertamente

<sup>27</sup> ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 34, 414

<sup>28</sup> L'andamento può essere osservato anche con l'aiuto dei registri dell'Ufficio di sanità: una selezione dei bollettini di sanità, specie in relazione alle grandi navi in entrata nel porto, iniziò tra l'altro ad essere pubblicata a partire dal 1778 sulla gazzetta locale degli "Avvisi" (su tale fonte vedi Beccaria, 2005).

<sup>29</sup> Anche i deputati alle pratiche del portofranco ammettevano nel 1775 che in Lisbona "riconosce il suo sostegno il commercio di Genova". Per il trasporto del cacao dal Brasile portoghese, il marchese di Pombal fece come i vicini spagnoli, istituendo verso la metà del secolo la Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Sui genovesi a Lisbona nell'ultimo quarto del XVIII secolo vedi Brilli, 2013 (in particolare pp. 217-220 per le dinamiche considerate in questo contributo).

contro la Repubblica)<sup>30</sup> si operò un salto di qualità, attraverso l’emanazione di un nuovo editto di portofranco (1749) e la costruzione del porto di Lìmpia (1752), in grado di sveltire le operazioni di carico-scarico delle merci prima concentrate nella rada di Villafranca<sup>31</sup>.

Allettati dai possibili traffici che si sarebbero sviluppati, nel 1751 si insediarono in città consoli in rappresentanza della Spagna, del Regno di Napoli, dello Stato pontificio e di Malta<sup>32</sup>. In realtà i vertici del patriziato genovese non sembravano preoccupati: in una relazione del giugno di quello stesso anno i Protettori di San Giorgio scommettevano che “per Nizza vi vuole a che divenghi portofranco di qualche considerazione”. Tuttavia, nel giro di una ventina d’anni le cose in parte cambiarono, se in un’“esposizione” dei deputati alle pratiche del portofranco del 1774 si commentava che Milano “per l’innanzi si procurava tutta la sussistenza dalla strada della Bocchetta [cioè da Genova] e non conosceva neppure fosse fra i possibili [casi] transitare per il colle di Tenda”. E nel 1775 la minaccia sembrava farsi ancora più concreta, visto che Nizza aveva cominciato da qualche anno ad accogliere navi inglesi e olandesi, e avrebbe potuto “rendersi un giorno fatale a questa piazza [di Genova], quell’ora cominciasse ad andarvi anche le navi procedenti dal Portogallo” – quelle che nelle stive portavano anche il cacao (Bulferetti, Costantini, 1966, pp. 151, 156). È necessario capire perché sia cambiata la percezione della pericolosità dello scalo di Nizza, agli occhi dei genovesi, e quale sia stato l’esito del progetto sabauda di provare a scalzare Genova – la quale da parte sua, come vedremo dopo, tornerà a rivolgersi a Milano per frenare gli avversari.

Negli ambienti di corte, a Torino, verso la metà del secolo si aprì una specie di ‘stagione delle ambizioni’, di cui è rimasta traccia sotto forma di relazioni volte a mettere a frutto le potenzialità dello scalo di Nizza. Già nel 1748, alla vigilia dell’editto di portofranco, si propose al re di creare una compagnia di commercio incaricata di “faire le commerce en gros de toutes les marchandises, comme sont le sucre, le cacao, indego, toutes les épiceries et les drogues”, responsabili di grosse fuoriuscite di denaro dagli stati sabaudi: possibilmente, d’accordo con la Corona di Spagna, si sarebbero inviati “un ou deux vaisseaux aux isles de Sainte Domingue”; in alternativa, la compagnia avrebbe provato ad acquisire posizioni di rilievo a Cadice e a Lisbona, “les rendez-vous” di tutto il

---

<sup>30</sup> Per un inquadramento del conflitto rinvio al rigoroso Alatri, 1989; per stringere sul fronte che interessa la Repubblica: Capaccio, Durante, 1993. Sui rapporti tra i due stati, si veda ora Assereto-Bitossi-Merlin, 2015.

<sup>31</sup> Per una sintesi, e ulteriori riferimenti bibliografici, ora si può consultare Calcagno, 2021.

<sup>32</sup> Lo comunicò al proprio governo, con lettera dell’8 marzo, il console della Repubblica di Genova Paolo Finocchio, già di stanza *in loco* da tempo (ASGe, *Archivio segreto*, 2652).



naviglio in ingresso nel Mediterraneo – come abbiamo visto nelle prime pagine di questo contributo. I modelli a cui si doveva guardare erano da una parte Genova e Livorno, che si accontentavano “de servir d’entrepot aux Anglois et aux Hollandais”, senza lasciare “d’y trouver leur compte”; dall’altra Marsiglia, “ville toujours riche et marchande” che avrebbe visto “doubler ses richesses depuis environ trente ans, quell’elle envoie ses vaisseaux à la Martinique” e a quella parte della vecchia Hispaniola “qui est sous la domination de la France”. Nel 1751, coi lavori al porto quasi ultimati, c’era poi chi progettava di usare Nizza per controllare i commerci tra i due bacini del Mediterraneo, tagliando fuori i porti concorrenti di Livorno e Genova: attraverso il Po, da Venezia sarebbero arrivate “tutte le mercanzie provenienti dal Levante”, mentre risalendo da Nizza a Torino i coloniali atlantici avrebbero raggiunto via acqua più comodamente lo Stato veneto<sup>33</sup>. Facile a dirsi, difficile a farsi, soprattutto per il forte sostegno finanziario che richiedeva l’organizzazione logistica: tra le idee per recuperare il denaro, venne fuori anche quella di promuovere una lotteria, ma i tempi non erano maturi per mettere in atto programmi del genere.

Due anni dopo si tornò a riflettere sull’urgenza di trovare liquidità per alimentare i traffici marittimi, e nel presentare un piano per l’istituzione di un banco di credito con 400.000 lire di capitale di partenza<sup>34</sup> si fece un’analisi lucida dei termini della competizione portuale tra Golfo del Leone e Alto Tirreno. Bisognava fare in modo che “ad ogn’altra piazza del nostro Mediterraneo [fosse] preferita la sudetta di Nizza”, ma per il momento le uniche “ove fiori[sse] al presente il commercio” erano quelle di Marsiglia, Genova e Livorno (vedi sopra). Secondo l’autore del documento, più di tutti gli altri porti Marsiglia “abonda di mercanzie per il commercio, per il largo commercio che tiene nell’America”, ma “altretanto è ristretta di denaro”. “Tutto al contrario di Genova”, che non aveva “comodità di arbitrare per proprio conto sopra il genere di mercanzia”, in quanto non era una potenza coloniale, ma che “abunda di denaro”. Proprio per questo, capitava che i mercanti operanti nella città francese, mancando della disponibilità per acquistare carichi così ingenti e per “far il fondo necessario da rispediti nuovamente li bastimenti”, invece di “tenerli infruttuosamente nel porto” li spedivano a Genova, da dove le merci venivano redistribuite secondo gli ordini. In tale quadro complesso, che prevedeva meccanismi di integrazione, e non solo di mera concorrenza, rientrava anche Livorno, piazza “che serve poi a ripiego e riceve ancor essa

<sup>33</sup> ASTo, *Materie di commercio*, terza categoria, mazzo 2. Autore di questa proposta, datata 11 maggio 1751, era Giambattista Cesati.

<sup>34</sup> *Ibidem*. Progetto per il stabilimento di un banco giro nella città di Nizza, e di una camera di commercio, con sua spiegazione, 1753.



mercanzie a provvigione”<sup>35</sup>. Di sicuro Nizza non era pronta a ritagliarsi un ruolo di rilievo tra queste realtà, e anche sul piano organizzativo doveva rafforzarsi: magari attraverso la creazione di una camera di commercio, sulla falsariga di quella di Marsiglia, ma con i regolamenti delle compagnie delle Indie delle potenze del Nord, e le “facoltà e privilegi” del Banco di San Giorgio di Genova.

Il vero punto di riferimento era proprio il porto ligure, di cui andava replicato lo schema: manufatti (in parte di propria produzione, in parte raccolti in un ampio raggio geografico) in cambio di generi coloniali. Come faceva notare un nuovo progetto presentato il 30 settembre 1756<sup>36</sup>, per prima cosa occorreva liberarsi dalla “dura e pregiudiziale dipendenza” nei confronti di Marsiglia e di Genova, le quali fornivano a Nizza - di seconda mano - “zuccari, caffè, cacao, lane, droghe, spezierie” per un valore totale di 2 milioni all’anno; e per ottenere ciò andava incrementato l’esito dei “generi dello stato” nelle piazze fornitrici<sup>37</sup>. L’erigenda “compagnia del Piemonte” che si prospettava a questo fine, nel clima di fervore evidentemente creatosi da qualche anno, avrebbe dovuto insediare delle filiali nelle principali piazze di commercio europee, e lì riversare tessuti di seta piemontesi, carta degli opifici del Nizzardo, riso padano, grano sardo e cordame prodotto con le estese coltivazioni di canapa degli stati sabaudi<sup>38</sup>. In particolare, queste erano le merci da inviare alla sede della compagnia a Lisbona, da scambiare con cacao, caffè e legname<sup>39</sup>. In uno slancio eccessivamente ottimistico, Carlo Emanuele III avrebbe contrattato con la corte dei Braganza la privativa del trasporto di tali beni, così da “attirare nel porto di Lìmpia il commercio di Italia, che si fa con tanto profitto in altre città”. Naturalmente non accadde nulla di tutto ciò, né andò a buon fine il tentativo di subentrare ai genovesi nel commercio di generi coloniali a Cadice nella primavera 1757, allorché Ferdinando VI – probabilmente su imbeccata del segretario di Stato irlandese Richard Wall,

---

<sup>35</sup> Nel testo del progetto si precisava che in certi casi la vendita delle merci a Livorno non avveniva nei tempi pattuiti, e i carichi venivano smistati su Genova: in pratica, “la maggior parte di dette negoziazioni vengono a genovesi assegnate”.

<sup>36</sup> ASTo, *Materie di commercio*, terza categoria, mazzo 2. Progetto di una banca reale per migliorare il commercio ne’ stati di Sua Maestà.

<sup>37</sup> La passività della bilancia commerciale era stata segnalata in un rapporto dell’intendente Gaspare Joanini del 1752 (Lo Basso, 2002, p. 53).

<sup>38</sup> Il rendimento delle cartiere si sarebbe migliorato con il reclutamento di operai olandesi; e un’altra idea era quella di impiantare fabbriche di fettucine e di nastri.

<sup>39</sup> Nella relazione si legge che il Portogallo consumava un terzo di questi prodotti coloniali, e ne riesportava due terzi.

desideroso di portare la Spagna dalla parte degli inglesi – emanò un editto per vietare l'ingresso di merci genovesi nei porti spagnoli<sup>40</sup>. La nutrita serie di progetti ambiziosi proseguì nel decennio successivo: nel 1765 un certo Atkins tornò a insistere sull'opportunità di aprire un canale diretto con le Indie occidentali, attraverso la costruzione di due vascelli nei cantieri del Tamigi, che avrebbero portato i beni coloniali direttamente a Nizza a un prezzo inferiore del 30% o del 40%<sup>41</sup>. Ma la realtà era un'altra: per raggiungere la città, le merci scaricate a Lìmpia andavano trasportate alla spiaggia delle Ponchettes via mare, su piccole imbarcazioni a fondo piatto; e sovente le navi di una certa stazza dovevano ancora appoggiarsi sullo scalo di Villafranca (e di qui si faceva la spola per il trasporto dei carichi da e verso Nizza).

Fu con l'inizio degli anni Settanta che si provarono a concretizzare le idee proposte a cavallo di metà secolo. Il 19 agosto 1771 il console genovese a Nizza Carlo Agostino Giorni<sup>42</sup> si disse stupito per aver visto una nave olandese in ingresso nel porto<sup>43</sup>. Il fatto era che, come avevano già fatto con gli inglesi (sfruttando i buoni rapporti tra le due corti fin dai tempi della guerra di successione spagnola), i Savoia stavano provando a convincere anche gli olandesi a considerare Nizza il loro primo approdo nel Mediterraneo, “di maniera che li generi che l'Olanda somministra alle altre nazioni e che possano abisognare per il Piemonte verranno qui in drittura e in prima mano”<sup>44</sup>. Inutile ricordare che Amsterdam era un importante centro di raccolta del cacao americano, ed erano numerose le navi olandesi che prima di entrare nel Mediterraneo si fermavano a caricare a Lisbona e a Cadice. Ecco nell'agosto

---

<sup>40</sup> Ricordiamo che nel 1750 una sorella di Ferdinando aveva sposato Vittorio Amedeo III di Savoia, erede al trono. Sulla vicenda Luca Lo Basso ha presentato una relazione dal titolo *Rinegoziare i privilegi. La questione dei rapporti commerciali formali ed informali tra Genova e la Spagna (1713-1759)* nell'ambito del convegno internazionale *Italia e Spagna nel XVIII secolo. Scambi e circolazione di idee, persone e cose* (Napoli, 22-24 ottobre 2018). Si tenga in conto che l'ambasciatore sabauda a Genova, approfittando di questa crisi diplomatica (poi risolta nel 1759), aveva provato a convincere i mercanti genovesi a spostarsi su Nizza per continuare i loro traffici con la Spagna. Sui mercanti genovesi a Cadice, da ultimo Brilli, 2010.

<sup>41</sup> ASTo, *Materie di commercio*, terza categoria, mazzo 2. I vascelli avrebbero montato 24 o 30 pezzi di cannone, e avrebbero stivato 450 o 600 tonnellate di merci.

<sup>42</sup> Sulla sua corrispondenza (conservata in ASGe, *Archivio segreto*, 2653) ha lavorato Marzagalli 2011.

<sup>43</sup> “Mai è comparso alcun vascello olandese con merci per questa piazza”, scrisse il console.

<sup>44</sup> L'idea fu del mercante ginevrino Gabriel Isaac Veillon, che però a detta del console genovese avrebbe trovato “qualche difficoltà” presso i ‘colleghi’ di Amsterdam e Rotterdam, “avendole risposto esser presso di loro affatto ignota questa piazza”. Un cenno al Veillon si ritrova in Tombaccini 2017b, p. 12.

1772 arrivare a Villafranca la *Dama Anna Caterina* e la *Regina Maddalena* con bandiera olandese, cariche di “drogherie”: si avverava “quel tanto che mi feci l'onore di umiliare a Vostre Signorie Serenissime [cioè ai Collegi di governo della Repubblica di Genova] il 19 agosto dell'anno scorso”, scrisse Giorni<sup>45</sup>. Non è un caso che in quello stesso anno a Nizza si costituisse una società per la fabbricazione del cioccolato, per iniziativa dei fratelli Guidasci (Tombaccini, 2017b, p. 24).

Tra l'altro nel 1774 giungeva voce che Marsiglia era caduta “in totale discredito”, a seguito della “bancarotta” di uno dei più affermati sensali della piazza, la quale a sua volta aveva prodotto molte altre insolvenze. Il problema era sempre lo stesso: Marsiglia era “mancante di fondo di circa cento milioni, per l'estensione troppo vasta che si è inconsiderabilmente voluta dare al commercio che si fa nelle diverse parti dell'Europa, Africa, Asia e America”<sup>46</sup>. Ad approfittarne, però, per il momento era soltanto Genova: le spese di trasporto delle merci verso l'entroterra attraverso la strada della Bocchetta risultavano modeste, mentre gli inglesi avevano cominciato a ponderare la loro scelta di scaricare a Nizza, per “il rischio nel passare nell'inverno la colle di Tenda”<sup>47</sup>.

Stringendo sui generi coloniali e sul cacao, ci risulta d'altronde che proprio in questo momento Nizza abbia cominciato ad accaparrarsi una piccola quota di mercato. Verso la fine del 1775 Carlo Agostino Giorni informò il governo genovese che erano stati aumentati del 2% i dazi su “succari, caffè, cacao e simili”, evidentemente divenuti beni di consumo allettanti per il fisco; al contrario, si era deciso di mantenere la franchigia nel caso in cui fossero stati dichiarati in transito, perché lo scopo restava quello di competere con Genova nel “provvedere di tali generi la Svizzera, la Germania e forse anche la Lombardia”<sup>48</sup>. Da altra fonte sappiamo che il movimento portuale era senz'altro aumentato, e che nell'anno 1775 le merci spedite da Nizza “all'Italia oltre Ticino

---

<sup>45</sup> Nelle carte del Consolato del mare di Nizza, troviamo una perizia su un barile di cacao trasportato da Amsterdam (e giunto a Nizza danneggiato per l'azione dell'acqua marina) già nel gennaio 1772 (Archives départementales des Alpes Maritimes, [d'ora in poi ADAM], *Consulat de commerce et de mer*, 3B, 63: il cacao era arrivato sul “bateau” di Simon Rau, per conto “du négociant Deandreis et compagnie”).

<sup>46</sup> ASTo, *Materie di commercio*, terza categoria, marzo 2.

<sup>47</sup> Lo sostenne il console Giorni il 6 giugno 1774, aggiungendo che il Parlamento inglese stava rivedendo gli accordi commerciali con Torino, e meditava di soprassedere sull'obbligo per i natanti battenti la Union Jack di avviarsi obbligatoriamente a Nizza, “per l'ingiustizia massima ne proverebbero le altre nazioni nel Mediterraneo con quali si fa non pocho comercio” (ASGe, *Archivio segreto*, 2653).

<sup>48</sup> *Ibidem*. Lettera del 9 novembre 1775.

ed ai svizzeri” ammontarono a 1.772 balle, “consistenti in draperie ed altre produzioni d’Inghilterra e soprattutto in caffè e cacao”. In quel solo anno (1775) il dazio riscosso nell’Alessandrino sulle merci provenienti da Genova registrò una perdita di 80.000 lire, segno che parte delle spedizioni erano state dirottate su Nizza: una “notabile diminuzione della scala di Genova per la Bocchetta”, al punto che per i trasporti terrestri verso il Piemonte le bestie da soma non bastavano più e “si cominciarono a mettere in piedi li carrettoni, [...] indi si stabilirono le diligenze”<sup>49</sup>.

Per lo scalo sabauda si stavano avvicinando gli anni migliori del secolo, con tutta probabilità<sup>50</sup>. Tra 1780 e 1781, le “drogherie” registrate dall’“ufficio delle vetture di Nizza” (tra cui c’era sicuramente anche il cacao) passarono da 6.231 a 6.732 e ½ salmate. E dopo aver totalmente sgravato il percorso che portava in Svizzera attraverso il Lago Maggiore, nel 1782 i Savoia meditarono di intervenire anche su quello che collegava il Piemonte alla Francia e a Ginevra tramite il Moncenisio: la proposta era quella di portare il dazio di Susa per il cacao da 3 a poco più di 2 lire per ‘balla’<sup>51</sup>. Tutti questi progetti dipendevano dall’avanzamento dei lavori alla nuova strada per Torino attraverso il colle di Tenda: come scrisse il console genovese l’8 dicembre 1783, si contava sul fatto che le merci solitamente in arrivo a Marsiglia e a Genova convergessero su Nizza<sup>52</sup>. L’area del porto si stava ingrandendo: tutto attorno ad esso si costruivano case “in non poca quantità”, che nelle intenzioni delle autorità sabaude sarebbero servite “per alloggio di quei negozianti che verranno a stabilirsi qui”. In effetti i risultati del traffico portuale degli ultimi anni erano stati incoraggianti, e nella consapevolezza che la vera partita fosse il rifornimento dei generi coloniali ai mercati italiani ed europei, in quegli stessi

---

<sup>49</sup> ASTo, *Materie di commercio*, terza categoria, mazzo 3. Memoria del commercio che si fa ne’ regi stati, 18 marzo 1780. Il cacao era ormai parte integrante di questo progetto mirante a sottrarre spazi di mercato a Genova: Il 26 ottobre 1778 il console Giorni riferì che si cercava un milione di lire per costruire grossi vascelli da inviare a Lisbona “per caricar coia, succari, cacao e simili da spedirsi qui in Piemonte e Lombardia e ove fosse il smaltimento”. 400.000 lire sarebbero stati reperiti dagli ebrei sulla piazza, “e le restanti 600.000 da concorrenti che sarebbero invitati con avviso publico” (sulla comunità ebraica di Nizza vedi Tombaccini, 2017a).

<sup>50</sup> Anche secondo Simonetta Tombaccini (2017b) si trattò dell’“l’âge d’or” della vita del porto.

<sup>51</sup> ASTo, *Materie di commercio*, terza categoria, mazzo 4. Memoria dell’azienda delle Regie Gabelle, 9 maggio 1782.

<sup>52</sup> ASGe, *Archivio segreto*, 2653. Su questo importante intervento infrastrutturale vedi Ortolani, 2011. La strada, inaugurata nel settembre 1784, fu apprezzata anche da Thomas Jefferson, il quale la percorse nel 1788, all’epoca in cui rivestiva l’incarico di ambasciatore degli Stati Uniti a Parigi.

mesi a corte si discusse dell'eventualità di aprire un'altra via di accesso alla Svizzera attraverso Aosta e il Gran San Bernardo<sup>53</sup>.

Un'ulteriore conferma del trend positivo di questi anni ci arriva dalla fonte giudiziaria: cause inerenti carichi di cacao si trovano con maggiore frequenza negli incartamenti del Consolato del mare di Nizza<sup>54</sup>. Il 10 dicembre 1783 si discusse davanti al tribunale la vertenza tra il mercante Giacomo Deandreis (evidentemente abituato a trafficare questa merce) e il capitano Cornelis Klok, che gli aveva portato alcuni barili di cacao da Amsterdam<sup>55</sup>. Nel 1787 Giacomo ebbe di nuovo bisogno della mediazione dei giudici del Consolato in quanto alcuni barili caricati a Rotterdam su una nave olandese erano caduti in mare durante lo sbarco<sup>56</sup>. E da Amsterdam arrivò un nuovo carico danneggiato durante la traversata (composto anch'esso da balle di cacao) nell'estate 1789: questa volta a trasportarlo era stato il capitano Giovanni Dijker per conto del mercante Giuseppe Gerbon<sup>57</sup>.

Sicuramente i migliori collegamenti con il Piemonte avranno rilanciato lo scalo di Nizza: il 6 settembre 1785 – a un anno dall'apertura della nuova strada del colle di Tenda – il console genovese riferì che negli ultimi otto giorni erano partiti una trentina di carri<sup>58</sup>. D'altra parte, permanevano limiti strutturali, che continuavano a penalizzare la piazza: Nizza non era un porto coloniale come Marsiglia, né un centro finanziario come Genova, né un punto di smistamento come Livorno. In particolare, se riprendiamo la lettera del Giorni dell'8 dicembre 1783, leggiamo che a Nizza per “fare un vero commercio manca[va]no i mezzi, tra quali il denaro”<sup>59</sup>: segno che tutti i progetti avanzati a corte nei decenni precedenti erano rimasti su carta.

---

<sup>53</sup> ASTo, *Materie di commercio*, terza categoria, mazzo 4. L'industria svizzera del cioccolato sarebbe esplosa nel XIX secolo, grazie al cacao fornito proprio dal Piemonte tramite Nizza o dalla Lombardia tramite Genova; ma l'esistenza di laboratori artigianali era già ben salda a metà del XVIII secolo (Chiapparino, 2007, p. 172).

<sup>54</sup> Su questo tribunale marittimo, il cui archivio costituisce un grande repertorio per la storia economica e sociale del Mediterraneo di età moderna, si veda in particolare Bottin, 1998 e 2007; una disamina molto utile anche in Lo Basso, 2002, pp. 54-64.

<sup>55</sup> ADAM, 3B, 72.

<sup>56</sup> *Ibi*, 76.

<sup>57</sup> *Ibi*, 78

<sup>58</sup> ASGe, Archivio segreto, 2653.

<sup>59</sup> *Ibidem*. Il console sosteneva che gli unici soldi che si trovavano sulla piazza erano quelli portati dagli inglesi, i quali “paga[va]no a caro prezzo le pigioni degli appartamenti che occupa[va]no e le provvigioni de viveri che fa[cevano]”.

A dire il vero, negli anni, insieme alle chimeriche proposte volte a installare filiali mercantili in tutte le piazze europee o a commerciare direttamente in America<sup>60</sup>, erano arrivate a corte anche disamine più oggettive, che facevano luce sull'impossibilità di gareggiare con gli altri porti. L'8 agosto 1774, chiamato a esprimersi su due memorie sul commercio di Nizza, il presidente del Senato (nonché del Consolato del mare) rifletteva sull'assenza di imprenditorialità del ceto mercantile locale ("i negozianti di Nizza non hanno navi proprie e non sono portati al traffico, ove si rischia e vi è fortuna di mare"), e sulla mancata vocazione marittima e commerciale dell'élite ("quelli che cominciano [ad] avere facoltà sufficienti per vivere di reddito cessano per lo più di negoziare")<sup>61</sup>. Diversi anni dopo, un "plan de commerce que l'on pourrait établir dans le port de Nice et Ville Franche" doveva constatare l'inutilità di aver costruito il porto di Lìmpia e di aver adattato "si beaux et comodes chemins" (il documento dev'essere quindi successivo all'inaugurazione della nuova strada Nizza-Torino), "si le trois quarts de nos négocians et marchand de Turin suivent toujours l'ancienne route, faisant venir leur emplettes de Venise, Livourne, Gênes et Marseille"<sup>62</sup>. "Senza un proporzionato fondo di denaro e credito bene stabilito, una piazza di commercio non può prosperare: manca a Nizza l'un e l'altro requisito": così sentenziava il sostituto procuratore del commercio (già citato) alla fine del febbraio 1780, aggiungendo che lo scalo sabaudò si portava dietro un altro grosso problema – effetto collaterale della regolamentazione del portofranco del 1749 – cioè l'assenza di fiducia nei confronti dei tanti mercanti affluiti sulla piazza dopo avere fatto bancarotta da qualche altra parte<sup>63</sup>. La fiducia è "l'anima del commercio", ma "in Nizza vi regna la mala fede"<sup>64</sup>.

---

<sup>60</sup> Con tutto che nel marzo 1782 era partita da Nizza per la Martinica la nave *Marquis de Saint-Marsan*; e in quello stesso anno una polacca "sarda" fu predata da corsari nei pressi dell'isola di Tortola (Tombaccini, 2017b, pp. 28-29); sempre nel 1782 (4 luglio) il console Carlo Agostino Giorni confermò che "alcune navi con bandiera sabauda", che "in sostanza appartengono a negozianti francesi", erano uscite dal porto dirette in America (ASG, *Archivio segreto*, 2653).

<sup>61</sup> ASTo, *Materie di commercio*, terza categoria, marzo 2. A proposito di svantaggi insormontabili nel rapporto con gli altri porti, aggiungeva che "non si può ancora fare in Nizza un commercio eguale a quello di Marsiglia, dove si fa diretto in Levante, ed anche nelle possessioni francesi d'America e d'Asia".

<sup>62</sup> ASTo, *Materie di commercio*, terza categoria, marzo 4.

<sup>63</sup> Proprio al primo punto dell'editto si precisava che dell'"ampio salvacondotto" offerto a capitani, patroni, marinai, mercanti "ne gioiranno tutti per qualsivoglia causa, debito o delitto contratto o commessi fuori de' nostri stati".

<sup>64</sup> ASTo, *Materie di commercio*, terza categoria, marzo 3. Il sostituto procuratore tornava sul problema dell'assenza di una marineria locale (solo la ditta Vierne e Veillon disponeva di 7 mercantili, gli altri legni presenti in porto erano "piccioli legni che servono a legieri trasporti



### 3. *La intatta preminenza di Genova e l'esaltazione del pragmatismo*

Una delle relazioni sabaude che abbiamo appena finito di citare rimarcava con invidia “l’immense quantité de marchandises que fournit la place de Gênes à la Suisse et Alemagne”. Un risultato che non si doveva solo alla preferenza per Genova da parte degli operatori che poi inoltravano i generi coloniali verso la strada ‘sabauda’ del Lago Maggiore, ma anche alla perdurante vitalità del percorso Genova-Milano-Como, “una delle principali vie di diffusione di tutti quei prodotti che provenivano dall’America meridionale”. Senza contare che il porto ligure era senza dubbio il fornitore preferenziale della piazza di Milano, dove esisteva una qualificata corporazione di cioccolatieri – specie di provenienza ticinese – e dove nel corso del XVIII secolo si registrò una marcata “crescita del mercato del settore” (Cavallera, 2007, p. 260). L’importazione del cacao nello Stato di Milano aumentò molto proprio tra anni Sessanta e anni Settanta: si passò da un introito di 4.343 lire nel 1769 a uno di 11.902 lire nel 1778 (Moioli, 1983, p. 1075)<sup>65</sup>.

Eravamo rimasti alla mossa vincente del 1767, quando Genova strinse accordi reciprocamente vantaggiosi con la Ferma generale milanese; e alle soddisfacenti ricadute sugli introiti di portofranco del 1768-1769. Aggiungiamo che a leggere la corrispondenza del console a Lisbona del 1771, il commercio con il porto della Repubblica era il più importante per il Portogallo, in quanto “poco meno tutti li effetti del Brazile et Indie vanno a consumarsi a Genova”<sup>66</sup>.

---

per Marsiglia o Genova e per la pesca”), e riteneva assurdo che i bastimenti battenti bandiera sabauda pagassero ancora il “dritto” di Villafranca, scontando un evidente svantaggio rispetto a quelli delle altre potenze liberatesi nel frattempo da questo tributo (sul dritto di Villafranca, che si applicava al 2% *ad valorem* sulle imbarcazioni che transitavano al largo dello spazio costiero di giurisdizione sabauda, si veda ora Calcagno, 2019).

<sup>65</sup> Su Milano come “città emporio”, grande centro di consumo ma anche di smistamento delle merci grazie a una qualificata élite mercantile attiva nell’intermediazione finanziaria, vedi Tonelli, 2020 (la quale in base a una rielaborazione dei dati doganali ha calcolato che il 65% dei prodotti esteri introdotti nello stato confluiva a Milano e provincia).

<sup>66</sup> ASGe, *Archivio segreto*, 2659. A detta del console genovese, una delle principali merci di scambio utilizzate dai genovesi sulla piazza di Lisbona era il corallo, che entrava però in gran parte di contrabbando. Proprio nel 1771 vennero arrestati due importanti mercanti della città ligure, appartenenti alla famiglia Cambiaso, considerati tra i maggiori artefici di questi traffici illeciti: il loro caso tenne banco in Portogallo, e portò alla verifica dei libri contabili di tutte le case di negozio presenti a Lisbona (ne esistevano una cinquantina circa); tra i detrattori degli uomini d'affari genovesi e dei loro sistemi c’era anche il marchese di Pombal, influente primo ministro di Giuseppe I: in una lettera del 4 giugno 1771, il console – si trattava di Francesco Maria Fazio, lo si ritrova a commerciare cacao a Genova a inizio anni Ottanta – si disse però sicuro di aver “fatto svanire [in lui] il sinistro concetto che aveva formato” sui mercanti della Repubblica.

Purtuttavia, nel 1775, al momento di rinnovare la convenzione con Milano i genovesi tornarono a lamentarsi del “traverso” pavese, che pesava sulle merci in partenza dal portofranco di Genova, favorendo i transiti da Nizza. Il problema non era più Livorno, come il Banco di San Giorgio provò a fare capire al Magistrato camerale dello Stato di Milano (la Ferma era stata nel frattempo abolita) il 19 aprile 1776: “per quanto lo scalo di Livorno possa esser stato il principale oggetto avutosi in mira nella succennata convenzione [quella del 1767, rinnovata tra 1770 e 1775], e la stessa non sia stata diretta a riparare li danni provenienti dal porto di Nizza”, a far inizio dai primi anni Settanta le cose erano cambiate (come la corrispondenza del console Giorni e le altre fonti esaminate poco sopra confermano). I vecchi accordi tra San Giorgio e la Ferma generale non erano serviti a scongiurare “il pregiudizio che ad ambi li stati [la Repubblica di Genova e lo Stato di Milano] risulta dal porto di Nizza”: forse era eccessivo parlare di “deviamento delle merci per sudetta strada di Nizza”, ma in effetti gli introiti di portofranco, che avevano raggiunto 137.752:1:3 lire nel 1771, e si erano mantenuti intorno alle 136.000 lire nel 1772, erano scesi a 121.166:2:4 nel 1773 e a 124.149:2:7 nel 1774<sup>67</sup>.

Alla fine i genovesi rinnovarono il testo della convenzione senza ottenere l’abolizione dell’odioso dazio pavese<sup>68</sup>, ma non avevano tutti i torti a protestare, visto che la spesa per un collo di cacao da 2 cantari di peso in arrivo a Milano ammontava a 62:14:9 lire se spedito da Nizza e a 77:18:3 lire se spedito da Genova. Il viaggio era più breve e più comodo, a Genova le operazioni erano più rapide e si potevano trovare senza problemi acquirenti e carichi di ritorno, ma tant’è la convenienza restava. A questo punto le tracce si smarriscono, almeno fino al 1780: è probabile che Nizza ne abbia approfittato per cristallizzare la sua quota di mercato<sup>69</sup> – come abbiamo anticipato poco sopra – ma forse sostenere che i mercanti milanesi abbiano cominciato a preferire lo scalo sabauda<sup>70</sup>, per il cacao (ed il caffè), risulta esagerato; specie alla luce della preziosa corrispondenza tra il sindaco del Banco di San Giorgio Bonelli e Stefano Lottinger.

---

<sup>67</sup> ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 34, 414.

<sup>68</sup> La firma fu posta il 14 maggio 1776. Giovanna Tonelli riporta la notizia di una lettera del 18 marzo scritta dall’inviato milanese a Genova Giuseppe Bologna in merito al rinnovo della convenzione (Tonelli, 2007, p. 95).

<sup>69</sup> Forse può aver aiutato la maggiore disponibilità di merci di scambio: in una memoria del 1774 si faceva notare che “il raccolto della seta, qual era di pochissima considerazione nella detta città [di Nizza] e terre del contado, è divenuto un oggetto ragguardevole” (ASTo, *Materie di commercio*, terza categoria, mazzo 2).

<sup>70</sup> Vedi Caizzi, 1968, p. 242.



Il 25 marzo 1780 i deputati alle pratiche del portofranco dettarono una lettera da inviare a Lottinger, per spiegare che a Milano non conveniva “avvantaggiare le spedizioni per via di Nizza”, e che c’era “maggior comodo nel tirare le merci da Genova che da Nizza, da dove per mesi sei dell’anno per la difficoltà e lunghezza delle strade [...] ritarda moltissimo l’arrivo delle merci, ed il più delle volte vi giungono pregiudicate”<sup>71</sup>. Nel rispondere, il 16 aprile Lottinger anticipò che negli ambienti di governo si stava meditando di limitare il carico doganale sulle merci a un unico dazio di entrata, “da qualonque parte procedano e per qualonque parte dello stato possano essere dirette”; e che sarebbero stati presto eliminati “tutti li dritti di traverso da una provincia all’altra”. Si disse inoltre ben consapevole che i genovesi desideravano “l’esonazione del traverso pavese sopra alcuni articoli che interessano maggiormente il vostro porto, come sarebbe capi di drogheria, cacao, caffè ed alcuni altri simili”. Nell’attesa che le decisioni venissero prese, in linea con quanto fatto nel 1767, da Milano venne proposto di procedere vantaggiosamente con criteri di reciprocità: un abbassamento del “traverso” di 1/4 o di 1/3, in cambio di un analogo abbassamento dei diritti doganali per le merci in uscita dal portofranco genovese. “So che le cose non saranno ancora al livello [che] era la strada di Nizza – ammise il ministro lorenese – ma so anche che il perfetto livello non è necessario, atteso i compensi di altri vantaggi che gode il porto più frequentato e la strada più buona e più breve di Genova”<sup>72</sup>.

Leggendo queste righe, la sensazione è che nel corso degli anni Settanta la concorrenza del porto provenzale abbia impensierito i vertici della Repubblica e di San Giorgio, ma che Genova sia rimasta ugualmente la prima incontrastata piazza del cacao (e degli altri generi coloniali) dello spazio tirrenico<sup>73</sup>. Ce lo suggeriscono anche altre fonti: i registri della “venuta maris occidentis” del porto ligure, che ad esempio nei dieci mesi tra metà marzo 1780 e metà gennaio 1781 contarono 38 grosse navi in ingresso con cacao<sup>74</sup>; i verbali contro i

---

<sup>71</sup> Da Genova, invece, le merci arrivavano “nello spazio di pochi giorni e ben condizionate”.

<sup>72</sup> ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 34, 414.

<sup>73</sup> Non è irrilevante il fatto che in un incartamento del Consolato del mare di Nizza del novembre 1786 si ritrovi il caso di un carico di cacao spedito a Genova con una feluca, “pour le compte du négociant Pietro Carlo Ferrario di Milano” (ADAM, 3B, 75). Due anni dopo (settembre 1789) a Nizza si discusse il nolo per alcune balle di cacao (“dit de Lisbonne”) inviate a Genova sull’imbarcazione di patron Vincenzo Manara (ivi, 78).

<sup>74</sup> ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 38, 1445. Si trattava in prevalenza di navi in arrivo da Lisbona (22); per il resto 7 provenivano da Amsterdam, 5 da Cadice, 2 da Mahon, 1 da Marsiglia, 1 da Amburgo. Questa fonte sarà oggetto di un uso più ampio all’interno di un altro contributo di prossima pubblicazione.

trasgressori dei regolamenti di portofranco, con decine di soggetti denunciati per introduzione clandestina di cacao nel perimetro urbano<sup>75</sup>. Di sicuro, nel decennio successivo Genova riuscì a limitare la crescita del porto rivale, sia in assoluto sia relativamente ai traffici di cacao. La carta vincente fu di nuovo l'accordo con Milano: dopo aver firmato la convenzione coi soliti patti nel 1780, bisognava rispondere alla mossa sabauda della nuova strada Nizza-Torino attraverso il colle di Tenda; in questo senso il patriziato di governo meditò a come trarre vantaggi dai programmi di riforma di natura economico-fiscale che stavano interessando la Lombardia austriaca. Su impulso di Pietro Verri, Milano stabilì un dazio unico ai confini dello stato per l'importazione, l'esportazione e il transito, ed eliminò le barriere doganali tra provincia e provincia (che tanto avevano intralciato anche il commercio interno) (Capra, 1984, pp. 455-457). La nuova "tariffa", propugnata anche da Lottinger, entrò in vigore alla fine del 1785, e – cosa che premeva tanto ai genovesi – cadde con essa il "traverso" pavese oggetto di anni di negoziazione: le spese per il collo di cacao da 2 cantari in partenza da Genova passava a 59:2 lire; e per il cacao "spedito a Milano per passare più oltre" – verso i mercati svizzeri e tedeschi – il percorso che passava per Nizza e Torino risultava ora più caro di lire 5:19:3 rispetto alla "via della Bocchetta" (valico dell'Appennino ligure). Genova e Milano pervennero a una nuova convenzione, valida per quattro anni a decorrere dal 1 gennaio 1786<sup>76</sup>: gli introiti fiscali del Banco di San Giorgio ebbero un'impennata, e riprendendo i registri dei "venuta maris" si può appurare che nei cinque mesi tra la metà di febbraio e la metà di luglio del 1787 le navi in ingresso con cacao nelle stive furono ben 45<sup>77</sup>.

---

<sup>75</sup> ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 34, 288. Soprattutto "garzoni", "giovani di scagno", con il corpo del reato sotto il ferraiolo o nella tasche della marsina.

<sup>76</sup> Carlo Capra ha definito il 1786 "l'anno climaterico del riformismo giuseppino": il Magistrato camerale venne soppresso, l'Intendenza di finanza rimase in mano a Lottinger, e tutti gli altri compiti furono riuniti in un nuovo Consiglio di governo (Capra, 2014, p. 207).

<sup>77</sup> ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 38, 1462. Un risultato importante anche sul piano sociale: come osservavano i dirigenti del Banco, ne andava dei "profitti di tanta gente, che presta la sua opera, facchini cioè, ligaballe, spedizionieri, mulattieri, osti ad altri" (ivi, sala 34, 414). Una di tali navi, battente bandiera inglese, proveniva da Nizza con del cacao da inoltrare a Milano.

Anni e introito medio annuo di portofranco	
1762-1767	122.699:16:10
1768-1787	138.593:6:10
1788-1789	161.002:11:3

Tab. 3. Introiti medi annui di portofranco: Genova, 1762-1789 (in lire)<sup>78</sup>

Anni e introito medio annuo della gabella del pedaggio	
1762-1767	27.325
1768-1787	31.792
1788-1789	35.337

Tab. 4. Introiti medi annui della gabella del pedaggio: Genova, 1762-1789 (in lire)<sup>79</sup>

Tra l'altro, questi dati dimostrano che anche negli anni Settanta e nei primi anni Ottanta il commercio di transito, "l'unico sopra cui ella [Genova] possa vivere"<sup>80</sup>, diede risultati molto soddisfacenti, segno che l'azione di disturbo di Nizza non fu determinante. Rispondendo al sindaco Bonelli dalla sua residenza sul lago di Como, il 20 agosto 1790 Stefano Lottinger consigliava di rinnovare la convenzione dell'86 senza ritoccarla più di tanto, visti i risultati. "Ho sempre veduto quel magistrato [San Giorgio] composto d'uomini savi e per conoscenza con un modo di pensare ben diverso da quello di tanti moderni riformatori"<sup>81</sup>. Erano pragmatici i genovesi, a loro interessavano gli affari, e avevano capito che i traffici di beni coloniali costituivano l'affare del momento: non sbagliava il

<sup>78</sup> ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 34, 414.

<sup>79</sup> *Ibidem*.

<sup>80</sup> Lo sostenne una commissione di mercanti genovesi, interpellata dalla deputazione sulle pratiche del portofranco al momento del rinnovo della convenzione con Milano nel 1780. In effetti i tre mercanti della commissione – Giuseppe Benzi, Antonio Vigo e Francesco Celle – avevano riconosciuto che Nizza era raggiunta da navi inglesi ed olandesi.

<sup>81</sup> ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 34, 414.

Consiglio di commercio di Torino nel dire che non contava tanto se “siavi governo di aristocrazia o di monarchia”, ma se “la nobiltà più antica non sdegnava di mantener il suo lustro cogli utili del commercio”<sup>82</sup>.

Difatti, dopo il 1790 l’espansione del movimento portuale si fece ancora più sostenuta, e nel 1792 venne constatata l’insufficienza dei magazzini del porto franco a contenere un volume di merci decisamente aumentato. Negli anni delle guerre rivoluzionarie Genova, al pari di Livorno, approfittò verosimilmente delle difficoltà della vicina Marsiglia<sup>83</sup>, e finì per catalizzare ancora di più i traffici dei beni coloniali: ma la doppia dimensione quantitativa e qualitativa del commercio marittimo facente capo allo scalo genovese, in questa nuova e difficile congiuntura degli ultimi anni del secolo, attende ancora analisi accurate<sup>84</sup>.

#### 4. Bibliografia

Alatri, Paolo (1989) *L’Europa delle successioni (1731-1748)*. Palermo: Sellerio.

Alessandrini, Nunziatella (2018) ‘La Chiesa di Nostra Signora di Loreto e la nazione italiana di Lisbona (sec. XVI-XVIII)’, in Nunziatella, Alessandrini - Bartolomei, Teresa, *Chiesa di Nostra Signora di Loreto, 1518-2018. Una chiesa italiana in terra portoghese*. Lisbona: Fábrica da Igreja Italiana Nossa Senhora do Loreto, pp. 181-192.

Alimento, Antonella (2009) ‘Tra “gelosie” personali “gelosie” tra gli stati: i progetti del governatore Carlo Ginori e la circolazione della cultura economica europea e politica a Livorno (1747-1757)’, *Nuovi Studi Livornesi*, XVI, pp. 63-95.

---

<sup>82</sup> ASTo, *Materie di commercio*, terza categoria, mazzo 4. Minuta di parere del Consiglio di commercio di Torino per riguardo al commercio di Nizza, 1784. Bisogna però riconoscere che quanto a perizia nella lavorazione del cacao gli stati sabaudi avevano da tempo sopravanzato la Repubblica: all’epoca di Carlo Emanuele III venne istituito un apposito “ufficio del cioccolato e caffè”; e nel 1782, ragionando circa un possibile trattato commerciale con la Russia di Caterina II, si osservava che fra i prodotti da offrire vi era anche il cioccolato “fino e ordinario di Torino, da dove se ne spedisce molto in Francia, Germania ed altri paesi atteso che si travaglia perfettamente” (ivi, mazzo 3). Alle corporazioni dei confetturieri e dei pasticceri, che lavoravano il cacao, fa cenno Bracco 2007, p. 18. Ora più ampiamente: Calapà, 2019.

<sup>83</sup> Vedi il contributo di Silvia Marzagalli in questo stesso fascicolo.

<sup>84</sup> Qualche rapido cenno statistico nel vecchio lavoro di Bulferetti, Costantini, 1966, pp. 267-269. Non va oltre questi pochi dati neppure il recente libro di Tonizzi, 2013, p. 31.

- Assereto, Giovanni - Bitossi, Carlo - Merlin, Pierpaolo (a cura di) (2015) *Genova e Torino. Quattro secoli di incontri e scontri. Nel bicentenario dell'annessione della Liguria al Regno di Sardegna*, 2 voll., Genova: Società ligure di storia patria.
- Balzaretti, Claudio (2014) *La cioccolata cattolica. Storia di una disputa tra teologia e medicina*. Bologna: EDP.
- Beccaria, Roberto (2005) 'Giornali e periodici nella Repubblica aristocratica', in Puncuh, Dino (a cura di), *Storia della cultura ligure*, 3, *Atti della Società ligure di storia patria*, XLV (1), pp. 449-475.
- Berengo, Marino (1958) 'La via dei Grigioni e la politica riformista austriaca', *Archivio Storico Lombardo*, VIII, pp. 1-109.
- Bottin, Michel (1998) 'Le Tribunal de commerce de Nice. Notes et réflexions à propos d'un anniversaire, 1448-1998', *Nice historique*, 101 (3), pp. 111-120.
- (2007), 'Le consulat de mer de Nice, 1613-1855', *Histoire de justice*, 17 (1), pp. 87-110.
- Bracco, Giuseppe (2007) 'Il cioccolato nella città di Gianduaia', in Chiapparino, Francesco - Romano, Roberto (a cura di), *Il cioccolato. Industria, mercato e società in Italia e Svizzera (XVIII-XX sec.)*. Milano: FrancoAngeli, pp. 15-22.
- Brilli, Catia (2010) 'Mercaderes genoveses en el Cádiz del siglo XVIII. Crisis y reajuste de una simbiosis secular', in Crespo Solana, Ana (coord.), *Comunidades transnacionales: colonias de mercaderes extranjeros en el mundo atlántico*. Aranjuez: Ediciones Doce Calles, pp. 83-102.
- (2013) 'La nación genovesa de Lisboa y sus cónsules en el último cuarto del siglo XVIII', in Aglietti, Marcella - Herrero Sánchez, Manuel - Zamora Rodríguez, Francisco (coords.), *Los cónsules de extranjeros en la Edad Moderna y a principios de la Edad Contemporánea*. Aranjuez: Ediciones Doce Calles, pp. 213-223.
- Bulferetti, Luigi - Costantini, Claudio (1966) *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*. Milano: Banca commerciale italiana.
- Caizzi, Bruno (1968) *Industria, commercio e banca in Lombardia nel XVIII secolo*. Milano: Banca commerciale italiana.
- Calapà, Nicoletta (2019) 'La cioccolata alla corte di Carlo Emanuele III: storia, fortuna, ricette', in Cavallera, Marina - Conca Messina, Silvia - Raviola, Blythe Alice (a cura di), *Le vie del cibo. Italia settentrionale (secc. XVI-XX)*. Roma: Carocci, pp. 359-380.

- Calcagno, Paolo (2019) 'I dritti marittimi di Monaco e Villafranca tra XVI e XVIII secolo', *Mediterranea. Ricerche storiche*, 45, pp. 61-82.
- (2019) 'Attraverso la porta di Lisbona: i generi coloniali volano del commercio luso-genovese tra XVII e XVIII secolo', in *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea. Selezione di ricerche. Atti delle "Settimane di Studi" e altri Convegni*, Fondazione Istituto Internazionale di Storia economica "F. Datini" Prato. Firenze: Firenze University Press, pp. 519-532.
- (2021) 'Giustizia rapida, franchigie doganali, opere infrastrutturali: gli strumenti sabaudi per lo sviluppo di Nizza in antico regime', in Bartolotti, Fabien - Buti, Gilbert - Daumalin, Xavier - Raveux, Olivier (dir.), *Les outils de l'activité portuaire maritime en Europe méditerranéenne et atlantique (XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*. Aix-en-Provence: Presses universitaires de Provence, pp. 245-256.
- Capaccio, Roberto - Durante, Bartolomeo (1993) *Marciando per le Alpi. Il ponente italiano durante la guerra di successione austriaca (1742-1748)*. Cavallermaggiore: Gribaudo.
- Capra, Carlo (1984) 'Il Settecento', in Capra, Carlo - Sella, Domenico, *Il Ducato di Milano dal 1535 al 1796*. Torino: UTET.
- (2014) *Gli italiani prima dell'Italia. Un lungo Settecento, dalla fine della Controriforma a Napoleone*. Roma: Carocci.
- Carmagnani, Marcello (2010) *Le isole del lusso. Prodotti esotici, consumi e cultura economica europea, 1650-1800*. Torino: UTET.
- Caso Barrera, Laura (coord.) (2016) *Cacao. Producción, consumo y comercio, del período prehispánico a la actualidad en América Latina*. Madrid-Frankfurt am Main: Iberoamericana-Vervuert.
- Cavallera, Marina (2007) 'Società e cultura del caffè e del cioccolato nella Milano del Settecento', in Chiapparino, Francesco - Romano, Roberto (a cura di), *Il cioccolato. Industria, mercato e società in Italia e Svizzera (XVIII-XX sec.)*. Milano: FrancoAngeli, pp. 239-266.
- Chiapparino, Francesco (2007) 'Tecnologie, capitali e mercati. I rapporti italo-svizzeri nel settore del cioccolato', in Chiapparino, Francesco - Romano, Roberto (a cura di), *Il cioccolato. Industria, mercato e società in Italia e Svizzera (XVIII-XX sec.)*. Milano: FrancoAngeli, pp. 169-192.
- Chiapparino, Francesco - Romano, Roberto (a cura di) (2007) *Il cioccolato. Industria, mercato e società in Italia e Svizzera (XVIII-XX sec.)*. Milano: FrancoAngeli.

- Coe, Sophie D. - Coe, Michael D. (1997) *La vera storia del cioccolato*. Milano: Archinto.
- Dormiente, Grazia - Leone, Giuseppe (2015) *Modica. La storia del suo cioccolato*. Milano: Gribaudo.
- Farinella, Calogero (2004) 'La nobile servitù. Donne e cicisbei nel salotto genovese del Settecento', in Betri, Maria Luisa - Brambilla, Elena (a cura di), *Salotti e ruolo femminile tra fine Seicento e primo Novecento*. Venezia: Marsilio, pp. 97-123.
- Fattacciu, Irene (2011) 'Gremios y evolución de las pautas de consumo en el siglo XVIII: la industria artesanal del chocolate', in Muñoz Navarro, Daniel (dir.), *Comprar, vender, consumir: nuevas aportaciones a la historia del consumo en la España moderna*. Valencia: Publicaciones de la Universidad de Valencia (PUV).
- Felloni, Giuseppe (2010) 'A profile of Genoa's Casa di San Giorgio, a turning point in the history of credit', *Rivista di storia economica*, 3, pp. 335-346.
- Grendi, Edoardo (1992) 'Ipotesi per lo studio della socialità nobiliare in età moderna', *Quaderni storici*, Nuova Serie, 102 (3), pp. 733-747.
- Lo Basso, Luca (2002) *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*. Ventimiglia: Philobiblon edizioni.
- (2017) 'La porte d'Italie. Marchandises coloniales et transculturation dans le port de Gênes au XVIII<sup>e</sup> siècle', in Figeac, Michel - Bouneau, Christophe, *Circulation, métissage et culture matérielle (XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*. Paris: Garnier, pp. 145-160.
- Marzagalli, Silvia (2011) 'Les communications terrestres et maritimes de Nice dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle', in Ortolani, Marc - Vernier Olivier - Bottin Michel (textes réunis par), *Commerce et communications maritimes et terrestres dans les États de Savoie*. Nice: Serre Editeur, pp. 3-18.
- Moioli, Angelo (1983) 'Note sulla struttura del commercio estero dello Stato di Milano nella seconda metà del Settecento', in *Studi in onore di Gino Barbieri*. Pisa: IPREM, pp. 1049-1082.
- Nervi, Giacomo (2017) 'A tavola con i Certosini: consumi alimentari in un monastero del XVIII secolo', *Quaderno annuale del Centro studi di Storia della Chiesa nella diocesi di Albenga-Imperia*, 3, pp. 31-46.
- Ortolani, Marc (2011) 'Le passage du col de Tende à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Jalons pour une histoire du Service public des transports', in Ortolani, Marc - Vernier



- Olivier - Bottin Michel (textes réunis par), *Commerce et communications maritimes et terrestres dans les États de Savoie*. Nice: Serre Editeur, pp. 37-62.
- Rebora, Giovanni (1998) *La civiltà della forchetta. Storie di cibi e di cucina*. Roma-Bari: Laterza.
- Schivelbush, Wolfgang (1999) *Storia dei generi voluttuari. Spezie, caffè, cioccolato, tabacco, alcol e altre droghe*. Milano: Bruno Mondadori.
- Tombaccini, Simonetta (2017a) *La "Nazione Ebraica" di Nizza. Popolazioni, istituzioni, usi e costumi (1814-1860)*. Torino: Centro studi piemontesi.
- (2017b) 'Nice place commerciale. Marchands et marchandises dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle', *Nice historique*, 120 (1-2), pp. 5-37.
- Tonelli, Giovanna (2007) 'Commercio di transito e dazi di confine nello Stato di Milano fra Sei e Settecento', in Torre, Angelo (a cura di), *Per vie di terra. Movimenti di uomini e di cose nella società di antico regime*. Milano: FrancoAngeli.
- (2020) 'La Milano degli Asburgo: "città emporio", sovrana nell'organizzazione del commercio internazionale', in Cancila, Rossella (a cura di), *Capitali senza re nella Monarchia spagnola. Identità, relazioni, immagini (secc. XVI-XVIII)*. Palermo: Associazione Mediterranea, pp. 187-204.
- Tonizzi, Maria Elisabetta (2007) 'Cioccolatai a Genova: passato e presente', in Chiapparino, Francesco - Romano, Roberto (a cura di), *Il cioccolato. Industria, mercato e società in Italia e Svizzera (XVIII-XX sec.)*. Milano: FrancoAngeli, pp. 23-37.
- (2013) *Genova nell'Ottocento. Da Napoleone all'Unità, 1805-1861*. Rubbettino: Soveria Mannelli.
- Villeret, Maud (2017) *Le goût de l'or blanc. Le sucre en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*. Rennes: PUR/Presses universitaires François-Rabelais.
- Weinberg, Bennet A. - Bealer, Bonnie K. (2009) *Tè, caffè e cioccolata. I mondi della caffeina tra storie e culture*. Roma: Donzelli.

##### 5. Curriculum vitae

Professore associato di storia moderna presso l'Università di Genova, membro del Laboratorio di storia marittima e navale (NavLab), attivato presso la medesima università nel 2012, si occupa prevalentemente di tematiche sociali ed economiche legate allo spazio mediterraneo di antico regime. Tra le sue



pubblicazioni si segnala la monografia *Fraudum. Contrabbandi e illeciti doganali nel Mediterraneo (sec. XVIII)*, Carocci, 2019. Sullo stesso soggetto di questo dossier, ha scritto il saggio *Attraverso la porta di Lisbona: i generi coloniali volano del commercio luso-genovese tra XVII e XVIII secolo* (2019).

© Copyright: Author(s).

Gli autori che pubblicano con *RiMe* conservano i diritti d'autore e concedono alla rivista il diritto di prima pubblicazione con i lavori contemporaneamente autorizzati ai sensi della

Authors who publish with *RiMe* retain copyright and grant the Journal right of first publication with the works simultaneously licensed under the terms of the

“Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License”



Il presente volume è stato pubblicato online il 30 giugno 2021 in:

This volume has been published online on 30th June 2021 at:

<http://rime.cnr.it>

CNR - Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea  
Via Giovanni Battista Tuveri, 128 - 09129 Cagliari (Italy).  
Telefono | Telephone: +39 070403635 / 070403670.  
Sito web | Website: [www.isem.cnr.it](http://www.isem.cnr.it)

