

RiMe

Rivista dell'Istituto  
di Storia dell'Europa Mediterranea

ISBN 9788897317647

ISSN 2035-794X

numero 8/I n. s., giugno 2021

**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

Pierre Niccolò Sofia

DOI: <https://doi.org/10.7410/1452>

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>	

## 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

Pierre Niccolò Sofia  
(Université Côte d'Azur - CMMC)

Date of receipt: 06/01/2021

Date of acceptance: 18/05/2021

#### *Riassunto*

Prodotto dallo sfruttamento di milioni di schiavi africani, lo zucchero si riversa dall'Atlantico in Europa per terminare il proprio processo di raffinazione e diventare sempre più un prodotto di consumo di massa.

Anche i porti del Mediterraneo fanno parte di questa filiera come centri di importazione, trasformazione e consumo. Nonostante il proprio declino relativo, Venezia è perfettamente inserita all'interno della filiera dello zucchero del XVIII secolo.

L'articolo si propone di analizzare il ruolo della città lagunare come piazza di commercio, trasformazione e distribuzione dello zucchero e prodotti raffinati nel corso del Settecento. Partendo dall'interesse francese per il mercato di sbocco veneziano, l'analisi si concentrerà sul commercio di importazione, mostrando quali fossero i fornitori internazionali di Venezia.

#### *Parole chiave*

Zucchero; commercio; Venezia; Mare Mediterraneo; Oceano Atlantico.

#### *Abstract*

Manufactured by the exploitation of millions of African slaves, sugar flows from the Atlantic into Europe to finish its refining process and increasingly become a mass consumer product.

Mediterranean ports are also part of this production chain as centres of import, processing and consumption. In spite of its relative decline, Venice is perfectly integrated within the 18th century sugar production chain.

This article aims to analyse the role of the lagoon city as a marketplace for the trade, processing and distribution of sugar and refined products during the eighteenth century. Starting from the French interest in the Venetian outlet market, the analysis will focus on the import trade, showing which were the international suppliers of Venice.

#### *Keywords*

Sugar; Trade; Venice; Mediterranean Sea; Atlantic Ocean.

*Introduzione.* - 1. *Ottenere lo zucchero: l'interscambio veneziano con il "Ponente alto" nel XVIII secolo.* - 2. *Mercati e flussi dello zucchero a Venezia nel XVIII secolo.* - 3. *Conclusioni.* - 4. *Bibliografia.* - 5. *Curriculum vitae.*

### *Introduzione*

Lo zucchero è uno dei prodotti-simbolo del mondo euro-atlantico dell'età moderna (Mintz, 1985; Abbott, 2008). L'espansione della coltivazione, del commercio, della trasformazione e del consumo dello zucchero tra XVI e XVIII secolo è stata talmente evidente che gli storici del secondo dopoguerra hanno coniato il concetto di *sugar revolution* (Higman, 2000). In effetti, benché sia stata proposta una più precoce espansione del mercato europeo per i prodotti della raffinazione, risalente già alla metà del XVI secolo (Stols, 2004), è a partire dalla fine del XVII secolo che si assiste alla crescita costante della produzione e del consumo europeo di zucchero e di altri prodotti esotici come tè, caffè, cacao e tabacco (de Vries, 2008; Carmagnani, 2010)<sup>1</sup>. Il XVIII secolo segna l'apogeo sia della produzione di derrate coloniali provenienti dal Nuovo Mondo, sia della tratta atlantica degli schiavi, fornitrice della manodopera forzata indispensabile per il funzionamento delle piantagioni<sup>2</sup>.

La crescita della domanda europea di questi nuovi prodotti di consumo costituisce l'incentivo economico che spinge i paesi dell'Europa occidentale a estenderne la coltivazione nelle rispettive colonie americane. Lo zucchero è senza dubbio la derrata coloniale che genera i profitti più elevati, grazie allo sviluppo di una vera e propria economia di piantagione basata sullo sfruttamento del lavoro forzato di milioni di schiavi africani. Nel Settecento sono molti gli attori europei coinvolti: inglesi, neerlandesi e portoghesi tra gli altri. È tuttavia la Francia la vera protagonista di questa "corsa allo zucchero": grazie allo sfruttamento delle isole della Martinica, della Guadalupa e soprattutto di Saint-Domingue, nel corso del secolo il paese transalpino diventa il primo fornitore di zucchero grezzo al mondo (Maud, 2017).

---

<sup>1</sup> L'Europa importa annualmente 20.000 tonnellate di zucchero nella seconda metà del XVII secolo; nel 1770 il consumo continentale arriva a 200.000 tonnellate all'anno, un dato che raddoppia nel cinquantennio seguente: si veda de Vries, 2008, pp. 157-158.

<sup>2</sup> Le stime sul numero di africani deportati al di là dell'oceano per lavorare nelle piantagioni americane indicano una forte crescita plurisecolare: si passa da una media di circa 6.000 schiavi imbarcati annualmente sulle navi negriere europee nel periodo 1576-1600, a quasi 29.000 all'anno nel 1676-1700, a più di 80.000 all'anno nel 1776-1800: si veda il *Trans-Atlantic Slave Trade Database*, <<https://slavevoyages.org/assessment/estimates>>. Rinvio inoltre a Klein, 1999; Pétré-Grenouilleau, 2004; Marzagalli - Grasset, 2009; Eltis - Engerman, 2011; Bonazza, 2020.

Nonostante l'Atlantico e l'Europa nord-occidentale restino il centro della *sugar revolution*<sup>3</sup>, il Mediterraneo non è affatto escluso da tale fenomeno. Come la ricerca storica sta sempre più mostrando, nel corso dell'età moderna i legami tra mondo atlantico e mondo mediterraneo sono più profondi e, soprattutto, molto meno unidirezionali di quanto si ritenesse in passato<sup>4</sup>. Più in generale, se è vero che tra XVII e XVIII secolo l'area mediterranea non costituisce più il motore dell'economia-mondo europea, tuttavia essa rimane ancora una regione demograficamente rilevante, attraversata da ricchi traffici mercantili e costellata di città e centri urbani a vocazione manifatturiera (Greene, 2002; Harlaftis - Vassallo, 2004; Fusaro - Heywood - Omri, 2010; Nigro, 2019).

Per quanto riguarda lo zucchero, dopo la migrazione della canna da zucchero verso l'Atlantico (Ciccolella, 2004, p. 265), il Mediterraneo nel Settecento rappresenta soprattutto un mercato di esportazione sia per il prodotto grezzo atlantico che per quello raffinato in Europa. Accanto alla dimensione del consumo è tuttavia importante rilevare la permanenza di un'industria della raffinazione mediterranea che ha radici lontane nel tempo (Galloway, 1977; Ciriaco 1996), ma che continua a sopravvivere (Ouerfelli, 2008)<sup>5</sup>. In questo contesto, Venezia si conferma un vitale centro di destinazione, consumo, trasformazione e riesportazione dello zucchero atlantico (Panciera, 2021, pp. 130-138).

Questo articolo presenta uno studio del commercio di importazione dello zucchero a Venezia nel corso del XVIII secolo basato su fonti quantitative e qualitative veneziane, francesi e portoghesi. In particolare, sono analizzati la composizione e i meccanismi alla base dell'interscambio veneziano con l'Europa occidentale e il mondo atlantico, regione da cui proveniva lo zucchero che giungeva a Rialto, oltre ai mercati e ai flussi d'importazione dello zucchero.

Ciò che emerge è il profondo legame tra Venezia e il mondo atlantico nel XVIII secolo, insieme alla relativa importanza e vivacità del mercato *realtino* per

<sup>3</sup> I consumi sono nettamente maggiori nell'Europa nord-occidentale. Se negli anni 1780 la media annuale europea del consumo di zucchero poteva aggirarsi intorno ai 2 kg a testa, la distribuzione di tale consumo era molto sbilanciata: gli inglesi consumavano circa 9 kg all'anno di zucchero, i neerlandesi tra 4 e 5 kg, il resto d'Europa 0,8 kg. Fuori dall'Europa nord-occidentale il consumo di zucchero era limitato ai mercati urbani: si veda de Vries, 2008, pp. 159-160.

<sup>4</sup> Bartolomei - Marzagalli, 2011 e i contributi all'interno del numero 13 della *Revue d'histoire maritime*. Si veda anche il progetto *Atlantic Italies*, coordinato da Roberto Zaugg e Silvia Marzagalli, <<https://atlanticalities.net/project-people/the-project/>>. Per quanto riguarda i rapporti marittimo-navali e commerciali tra Venezia e l'Atlantico nel Settecento si veda Noto, 1994; Panciera, 2016; Panciera, 2021.

<sup>5</sup> Ad esempio, l'industria dello zucchero egiziana, estremamente florida nel Medioevo, resta ancora molto attiva nel XVII e XVIII secolo: si veda Raymond, 1973, pp. 314-315.

il commercio dello zucchero nel contesto del Mediterraneo. L'articolo offre altresì alcuni dati e alcuni spunti per futuri approfondimenti sul mondo veneziano della raffinazione nel XVIII secolo e sul ruolo del porto lagunare come centro di riesportazione dello zucchero atlantico, in particolare verso il proprio dominio.

### 1. *Ottenere lo zucchero: l'interscambio veneziano con il "Ponente alto" nel XVIII secolo*

Nel Settecento, Venezia manteneva una propria importanza all'interno del contesto mediterraneo. Oltre ad essere una città capitale di stato, dove giornalmente si soddisfacevano i consumi di circa 140.000 persone, la *Dominante* possedeva ancora un porto a vocazione internazionale e un settore manifatturiero-industriale molto sviluppato e diversificato (Costantini, 1998; Panciera, 1998). Allo stesso tempo, la Venezia settecentesca era molto diversa da quella del XV e XVI secolo. Come ha giustamente scritto Luciano Pezzolo: "the city represented a center of coordination in terms of an interregional economic area" in cui "the capital demonstrated a marked vocation for the production of luxury goods, while the centers of the hinterland dedicated themselves to less prestigious industries" (Pezzolo, 2013, p. 282). Un centro, quindi, molto più legato al proprio stato di Terraferma che in passato. Tuttavia, sarebbe sbagliato descrivere la città lagunare esclusivamente come il "porto della Terraferma", dato che Venezia rimaneva ancora perfettamente inserita nei circuiti commerciali marittimi internazionali del XVIII secolo.

L'analisi dell'interscambio veneziano con i mercati occidentali, da dove proveniva la gran parte degli zuccheri che arrivavano in laguna<sup>6</sup>, offre un esempio interessante che conferma il quadro appena descritto e permette di comprendere quali fossero gli intrecci commerciali internazionali che permettevano l'afflusso dello zucchero atlantico a Venezia. Nel XVIII secolo, le regioni del Mediterraneo occidentale e quelle poste oltre lo stretto di Gibilterra erano un importante partner commerciale del porto veneziano, almeno per quanto riguarda le importazioni. Secondo i *Registri*<sup>7</sup> dei *Cinque Savi alla Mercanzia*, se si

<sup>6</sup> Nondimeno, nel Settecento, esisteva ancora un ridotto flusso levantino di approvvigionamento di zucchero. Nel 1762, ad esempio, le case venete del Cairo Sebastiano Battaglia e Pini, Gio. Antonio Zambelli, Zuanne Battaglia e Compagni, Israel Sulam e Isach Vita Levi e figlio spediscono a Venezia quasi 200 balle di zucchero, per un valore poco inferiore alle 22.000 piastre: si veda Archivio di Stato di Venezia (d'ora in poi ASVe), *Cinque Savi alla Mercanzia*, Prima serie, b. 605. Nel 1766 sono 102 le balle di zucchero spedite in laguna: si veda ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Prima serie, b. 641.

<sup>7</sup> Per una descrizione della fonte, si veda Sambo, 2012. Più che una "bilancia commerciale

considerano i beni sottoposti a dazio, in termini di valore il Ponente alto<sup>8</sup> rappresentava il 16% di tutte le importazioni dello scalo *realino* tra 1772/73 e 1789/90, pari ad una media annua superiore al milione di ducati<sup>9</sup>. Considerando, invece, anche i “generi non soggetti”, ovverosia i prodotti sottoposti solo a imposte di consumo (prevalentemente beni alimentari e monopoli di stato), il peso della macroregione occidentale scendeva al 10%<sup>10</sup> tra il 1772/73 e il 1781/82, per un valore medio annuo di circa 1,3 milioni di ducati<sup>11</sup>.

Da questa vasta area occidentale Venezia importava spezie, lino grezzo, pellami, bottoni d'ottone, prodotti chimici e tessuti (*cambelotti* e *flanelle* d'Inghilterra). Tuttavia, tre gruppi di prodotti svettano sugli altri per importanza: i generi coloniali, il pesce salato e i metalli grezzi (Tabella 1).

Prodotto	Ducati <sup>12</sup>	%
Generi coloniali	535.358	40.3
Pesce salato e prodotti alimentari	313.743	23.6
	177.039	13.3
Metalli grezzi e lavorati	80.178	6.0
Spezie	65.796	4.9
Altre materie prime	53.616	4.0
Fibre tessili	51.224	3.9
Tessili e altri prodotti finiti	39.396	3.0
Pellami	12.807	1.0

della Repubblica” sarebbe tuttavia più corretto considerare i *Registri* come una bilancia commerciale del porto di Venezia, dato che contengono essenzialmente i volumi relativi alle dogane della città: *ivi*, p. 383. Come tutte le fonti istituzionali, anche i *Registri* e le scritture dei *Cinque Savi alla Mercanzia* sono il riflesso materiale dell'élite dirigente che li ha prodotti e ne riportano quindi il punto di vista, spesso di parte. In questo senso, l'analisi potrebbe essere approfondita mettendo in relazione la documentazione istituzionale con altri tipi di fonte, come gli archivi patrizi degli armatori-mercanti esaminati in Noto, 1994.

<sup>8</sup> Per Ponente alto si intendeva la vasta area geografica che va da Marsiglia a San Pietroburgo, comprendente le coste settentrionali del Mediterraneo occidentale, dell'Atlantico, del mare del Nord e del Baltico.

<sup>9</sup> 1.092.777 ducati per la precisione, ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, *Registri*, regg. 13, 18, 23, 29, 35, 41, 47, 52, 57, 63, 67, 72, 76, 80, 85, 90, 95, 100.

<sup>10</sup> Allo stesso livello del Levante ottomano e dell'area germanica: ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, *Registri*, regg. 13, 18, 23, 29, 35, 41, 47, 52, 57, 63.

<sup>11</sup> *Ibidem*.

<sup>12</sup> Valore medio annuo.

Prodotto	Ducati <sup>12</sup>	%
Altro		
Totale	1.329.157	100.0

Tab. 1. Importazioni veneziane dal Ponente alto, 1772/73-1781/82 Fonte: ASVe, Cinque Savi alla Mercanzia, Registri, regg. 13, 18, 23, 29, 35, 41, 47, 52, 57, 63.

Stagno, piombo, ferro grezzo e pesce salato costituivano l'essenziale delle merci che Venezia riceveva dall'Inghilterra, scambiate soprattutto con l'uva passa e l'olio d'oliva delle isole ionie<sup>13</sup>. Per quanto riguarda i generi coloniali, invece, il ventaglio di paesi potenzialmente fornitori era sicuramente più ampio. Nel XVIII secolo Francia, Inghilterra, Province Unite e Spagna si contendevano lo spazio antillense, mentre per il Portogallo cresceva l'importanza dei territori brasiliani: è da queste due regioni americane che provenivano le derrate coloniali dirette a Venezia. Tra 1772/73 e 1789/90, zucchero (62,5%) e cacao (22,1%) rappresentavano, in termini di valore, la grande maggioranza dei prodotti coloniali dell'economia atlantica che giungevano a Venezia<sup>14</sup>.

All'interno di una strategia economico-commerciale legata (almeno in parte) a logiche di tipo mercantilista<sup>15</sup>, per i veneziani era centrale poter offrire dei prodotti "nazionali" in cambio di questo consistente gruppo di merci. Al di là dell'adesione o meno a posizioni economiche ben definite, infatti, le fonti veneziane settecentesche di natura commerciale (in particolare quelle prodotte dai *Cinque Savi alla Mercanzia*) insistono su due idee precise e interconnesse: quella del *concambio*, cioè lo scambio di beni (preferibilmente manifatturieri) prodotti a Venezia o nella Repubblica con le merci di importazione; e quella dei "ritorni",

<sup>13</sup> Sul ruolo plurisecolare dell'uva passa per il commercio tra Venezia e l'Inghilterra, si veda Fusaro, 1996. Nel corso del Settecento il valore delle esportazioni annuali veneziane di uva passa verso l'Inghilterra si aggirava sulle 50.000 sterline: cfr. Grendi, 1992, p. 266.

<sup>14</sup> Per un valore medio annuale di quasi 550.000 ducati tra 1772/73 e 1789/90. Il resto dei generi coloniali era costituito essenzialmente dalle varie tipologie di legno da cui ottenere materie coloranti (*santamarta*, *pernambuco*, *campeggio*, *brasil* etc.), dall'indaco, dalla china peruviana (*cinchona officinalis*) e dal caffè: si veda ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Registri, regg. 13, 18, 23, 29, 35, 41, 47, 52, 57, 63, 67, 72, 76, 80, 85, 90, 95, 100.

<sup>15</sup> È senza dubbio semplicistico sostenere che le élites di governo veneziane aderissero in pieno, nel XVIII secolo, ad una logica economica di tipo mercantilista. Walter Panciera sottolinea, ad esempio, il "significato eminentemente liberista" degli indirizzi di politica economica spesso adottati dai *Cinque Savi alla Mercanzia* nel corso del Settecento: si veda Panciera, 2014, p. 130. Molto stimolante è l'intreccio tra politica economica veneziana e impero commerciale: in questo senso Fusaro, 2015, p. 350-58 in particolare. Per una interessante riflessione sui privilegi economici e la politica economica veneziana, si veda Caracausi – Favero - Lanaro, 2016.

preferibilmente in materie prime o in beni di consumo dall'estero, in cambio dei prodotti veneziani esportati. Più che all'attivo nella bilancia commerciale, questi due concetti miravano all'obiettivo di attrarre a Venezia importanti flussi commerciali, favorire l'utilizzo della flotta mercantile nazionale, dare lavoro e mercati di sbocco alle industrie venete e, più in generale, consentire il regolare svolgimento delle attività economiche<sup>16</sup>. Ora, al di là del fondamentale e già ricordato contributo dato dall'uva passa "all'attivo commercio veneto" verso l'Inghilterra, si pone il problema di capire quali fossero i prodotti veneziani che consentivano almeno una parte dell'interscambio con il Ponente, e nello specifico, permettessero l'afflusso dello zucchero in laguna.

Ancora una volta, i *Registri dei Cinque Savi alla Mercanzia* offrono dei dati molto interessanti a tal proposito. Innanzi tutto, va notato che lo scambio tra Venezia e il Ponente alto è (in termini di valore) largamente favorevole a quest'ultimo: il "passivo" veneziano è di oltre un milione di ducati tra 1772/73 e 1781/82<sup>17</sup>. È evidente, quindi, che solo una parte del commercio con l'Atlantico si basava sul *concombio* con manifatture veneziane. Tuttavia, va sottolineato che questi dati non rappresentano l'insieme del commercio della Repubblica veneta, ma solo quello del porto di Venezia, al tempo stesso punto di osservazione e centro degli interessi delle autorità che hanno ideato e prodotto i *Registri*<sup>18</sup>. In secondo luogo, la composizione merceologica dei prodotti esportati da Venezia verso il Ponente alto indica una forte presenza di prodotti manifatturieri, e di vetro in particolare (Tabella 2).

---

<sup>16</sup> Si veda, ad esempio, ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Prima serie, b. 183, c. 139v-142v; *ibi*, b. 184, c. 144r-153v; *ibi*, b. 188, c. 1r-11v; *ibi*, b. 190, c. 94r-96r; *ibi*, b. 195, c. 155 v-163r; *ibi*, b. 200, c. 25r-29r.

<sup>17</sup> ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, *Registri*, regg. 13, 18, 23, 29, 35, 41, 47, 52, 57, 63.

<sup>18</sup> Come si è detto alla nota 8 del presente articolo, i *Registri* riportano i dati del flusso commerciale transitante per le dogane di Venezia, mentre parte del commercio con il Ponente si effettuava certamente anche tramite le rotte terrestri, dirette ad esempio a Genova. Oltre a questo, i *Registri* non offrono informazioni sul traffico "en droiture" tra le isole ionie e l'Europa occidentale. Per avere un'immagine completa del commercio della Repubblica con il mondo atlantico, bisognerebbe quindi integrare nell'analisi eventuali fonti contenenti i dati degli scambi commerciali delle isole ionie o quelli dei flussi terrestri della Terraferma veneta.

Prodotto	Ducati <sup>19</sup>	%
Vetro	61.672	35.8
Prodotti chimici	30.934	17.9
Fibre tessili	16.317	9.5
Prodotti tessili	14.239	8.3
Prodotti alimentari	11.655	6.8
Spezie, droghe, generi coloniali	9.693	5.6
Altre materie prime	7.203	4.2
Prodotti finiti (non tessili)	7.092	4.1
Libri e carta	6.867	4.0
Metalli e prodotti in metallo	3.803	2.2
Pelli	1.088	0.6
Altro	1.673	1.0
<b>Totale</b>	<b>172.236</b>	<b>100.0</b>

Tab. 2. *Esportazioni veneziane verso il Ponente alto, 1772/73-1781/82*. Fonte: ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Registri, regg. 13, 18, 23, 29, 35, 41, 47, 52, 57, 63.

Vetro e prodotti chimici erano le merci-chiave per il commercio d'esportazione veneziano verso Occidente, ma vanno segnalate anche le fibre tessili (essenzialmente canapa e cotone) e i prodotti tessili (seta lavorata *in orso-glio* dalla Terraferma, drappi di seta e panni *storas in pan*). In realtà, tre soli prodotti valevano quasi la metà (44,7%) delle esportazioni tra 1772/73 e 1781/82: conterie, manifatture a lume e cremor di tartaro. Il successo delle perle di vetro veneziane (conterie e manifatture a lume) sui mercati occidentali è legato, in buona parte, all'espansione della tratta atlantica degli schiavi<sup>20</sup>. Una comparazione tra il movimento di esportazione delle perle di vetro veneziane e l'andamento degli schiavi imbarcati dalle navi negriere europee mostra, in effetti, che i due flussi erano intimamente connessi<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> Valore medio annuo.

<sup>20</sup> Trivellato, 2000, p. 219-246. La produzione e il commercio delle perle di vetro veneziane nel XVIII secolo costituiscono il tema della tesi di dottorato che l'autore sta sviluppando al *Centre de la Méditerranée Moderne et Contemporaine* dell'Université Côte d'Azur sotto la direzione di Silvia Marzagalli e la codirezione di Corine Maitte del laboratorio ACP dell'Université Gustave Eiffel.

<sup>21</sup> Una prima comparazione tra questi due flussi mostra un indice di correlazione di 0,6 nel periodo 1769-1799: i dati utilizzati sono stati presi dai *Registri dei Cinque Savi alla Mercanzia* e

Alcune fonti extra-veneziane confermano lo schema sin qui descritto di un interscambio basato su perle di vetro e zucchero. Le bilance di commercio portoghesi, ad esempio, sono particolarmente adatte a questo scopo<sup>22</sup>, dato che Lisbona era sia una delle destinazioni più importanti per le perle di vetro veneziane<sup>23</sup>, sia uno dei principali porti fornitori di zucchero della Serenissima. In termini di valore, tra 1776 e 1797 il 79% delle esportazioni portoghesi verso Venezia era costituito da zucchero (*branco* e *moscavado*). Nello stesso periodo, le perle di vetro (*contaria*, *contas*, *avelorios*, *missanga* etc.) formavano circa un quarto delle esportazioni veneziane registrate a Lisbona (24%)<sup>24</sup>.

Emerge, dunque, un profondo legame tra Venezia e mondo atlantico. In sintesi, perle di vetro veneziane e zucchero atlantico non solo erano intimamente connessi, ma rappresentavano altresì i due estremi di uno schema commerciale che riposava sul commercio atlantico di esseri umani e sul loro sfruttamento nelle piantagioni. All'interno di questo circuito integrato, l'andamento della tratta negriera influenzava direttamente la crescita o la contrazione di settori importanti del sistema economico veneziano. Ciò che succedeva lungo le coste africane aveva un impatto diretto non solo nelle Antille, in Brasile o a Lisbona, ma anche nel cuore della laguna. Attraverso l'esportazione di un prodotto di nicchia, ma di grande successo, come le perle di vetro, Venezia restava quindi connessa con un doppio filo allo spazio atlantico, ottenendo in *concombio* il frutto più importante dell'economia di piantagione, lo zucchero, per i propri consumi interni e per il lavoro delle proprie raffinerie.

## 2. Mercati e flussi dello zucchero a Venezia nel XVIII secolo

Lo zucchero che arrivava a Venezia si distingueva, come altrove, in tre categorie: zucchero *moscovado* o *mascabà*, *verzino* e raffinato. "Il primo serve ad impiego delle nostre raffinerie, ed è la fonte del commercio, che si fa de nostri zuccari fini. Il secondo passa senz'altro lavoro nella maggior parte in consumo. Il terzo è

---

dal *Trans-Atlantic Slave Trade Database* già menzionato. Questo e altri risultati della tesi in corso sono stati al centro di una comunicazione presentata al Congrès de l'AFHE, svoltosi il 6-7 dicembre 2019 a Parigi.

<sup>22</sup> Per una descrizione della fonte si veda Moreira, 2015.

<sup>23</sup> L'analisi di oltre 2.000 manifesti di esportazione veneziani per la seconda metà del Settecento indica che Lisbona avrebbe assorbito oltre il 60% dei carichi di perle di vetro veneziane spedite per via marittima da Venezia verso Ponente tra 1764 e 1769 e il 28% di tutte quelle uscite dalla bocca di Malamocco tra 1781 e 1796: ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Prima serie, b. 909-910, 913- 917.

<sup>24</sup> Arquivo Nacional Torre do Tombo (d'ora in poi ANTT), *Projecto Reencontro*, mf. 103, 105, 108, 110.

totalmente vietato”: così scrivevano nel dicembre del 1751 i *Cinque Savi alla Mercanzia*<sup>25</sup>. Il dizionario del Boerio conferma che lo “zucaro mascabà” o “zucchero mascavato” era un prodotto di colore rossastro “del più ordinario o triviale” (Boerio, 1867, p. 823). Più in generale, lo zucchero *mascabato* era un prodotto intermedio ottenuto da una prima raffinazione della canna effettuata sul luogo del raccolto e destinato alle raffinerie veneziane per essere ulteriormente lavorato per usi alimentari e farmaceutici. All’inizio degli anni 1770, ad esempio, il 61% dello zucchero *mascabato* giunto a Venezia era utilizzato dalle manifatture della *Dominante*, mentre il restante 39% era riesportato soprattutto verso la Terraferma veneta e l’area germanica<sup>26</sup>. L’industria saccarifera cittadina, ancorché non comparabile alle omologhe francesi, inglesi o neerlandesi in termini di dimensioni, rimaneva comunque attiva: tra il 1772/73 e il 1789/90 le esportazioni dei prodotti delle raffinerie veneziane (principalmente zucchero lavorato, melassa e confetti) valevano circa 95.000 ducati all’anno<sup>27</sup>.

Il genere del *verzin* o *verzino* (nel senso di vergine, bianco), molto più costoso, era invece un prodotto destinato al consumo. In questo senso, una parte considerevole dello zucchero giunto in laguna era destinato ai veneziani: tra 1736 e 1744 il consumo medio annuo di zuccheri *verzini* della *Dominante* era pari a circa 943.000 libbre sottili (284 tonnellate circa), a 1,02 milioni di libbre sottili (308 tonnellate) nel 1772/73 e ben 1,9 milioni di libbre sottili (578 tonnellate) nel 1774/75<sup>28</sup>. In parallelo, la città di San Marco funzionava anche come centro di riesportazione per la Terraferma veneta e, in misura minore, per i mercati adriatici o dell’Italia centro-settentrionale. Ad esempio, nel periodo 1736-1744 il 31% degli zuccheri *verzini* giunti a Venezia era riesportato verso la Terraferma suddita e il 9% verso l’estero<sup>29</sup>. Nel 1772/73, a fronte di 1,02 milioni di libbre sottili consumate in città, ben 2,6 milioni erano inviate nell’entroterra veneto, friulano

<sup>25</sup> ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Prima serie, b. 183, c. 4v-8r, 11.12.1751. Il divieto di importazione degli zuccheri raffinati avrebbe dovuto, almeno teoricamente, proteggere la medesima produzione veneziana dalla concorrenza estera sul mercato “interno”. Gli stessi Savi notavano però che “può succedere qualche supplanto de francesi, come altre volte, mandandoci il zuccaro raffinato, e polverizzato di Nantes sotto specie di verzino”, *ibidem*.

<sup>26</sup> Dati in valore relativi agli anni 1772/73-1774/75. In particolare, nel triennio considerato i mercati di riesportazione dello zucchero *mascabato* erano i seguenti: Terraferma suddita (61%), Germania alta e bassa (34%), Terraferma estera (2%), Golfo suddito (1%), Levante suddito (1%), Ponente basso (1%): ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Registri, regg. 13, 17, 23.

<sup>27</sup> La maggior parte di queste “esportazioni” era destinata ai territori della Repubblica, ma esistevano flussi (talvolta non trascurabili) diretti verso i mercati dell’Italia centro-settentrionale, dell’Adriatico e dell’area germanica, ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Registri, regg. 13, 18, 23, 29, 35, 41, 47, 52, 57, 63, 67, 72, 76, 80, 85, 90, 95, 100.

<sup>28</sup> ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Prima serie, b. 183, c. 128v-132v; *ibi*, Registri, regg. 13, 23.

<sup>29</sup> ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Prima serie, b. 183, c. 128v-132v.

e lombardo, mentre sole 0,16 milioni erano destinate all'estero<sup>30</sup>. Seppur parziali, questi dati sembrano indicare che nel corso del Settecento Venezia agisse anche come di centro di distribuzione dello zucchero atlantico almeno per i mercati del proprio dominio, Terraferma veneta in particolare.

Quali erano i principali fornitori di zucchero della città di San Marco nel Settecento? I *Registri dei Cinque Savi alla Mercanzia* offrono una prima conferma: il dominio ormai incontrastato dello zucchero atlantico su quello levantino (Tabelle 3 e 4).

Anno	Levante suddito		Ponente basso		Ponente Alto	
	Ducati	%	Ducati	%	Ducati	%
1772/73	0	0	11.713	8	133.343	92
1773/74	0	0	5.040	7	67.435	93
1774/75	165	0.1	9.197	6	155.350	94

Tab. 3. *Provenienza degli zuccheri mascabati giunti a Venezia, 1772/73-1774/75 (ducato e %)*. Fonte: ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Registri, regg. 13, 17, 23.

<sup>30</sup> In termini di valore, tra 1772/73 e 1774/75 i mercati di riesportazione degli zuccheri *verzini* giunti in laguna furono i seguenti: Terraferma suddita (88%), Golfo suddito (7%), Terraferma estera (3%), Levante estero (1%) e Levante suddito (1%): ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Registri, regg. 13, 17, 23.

Anno	Ponente basso		Ponente alto	
	Ducati	%	Ducati	%
1772/73	1.866	1	311.889	99
1773/74	265	0	132.190	100
1774/75	4519	1	316.571	99

Tab. 4. Provenienza degli zuccheri *verzini* giunti a Venezia. 1772/73-1774/75 (ducati e %). Fonte: ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Registri, regg. 13, 17, 23.

La quasi totalità dello zucchero che giungeva a Venezia nel tardo Settecento proveniva dai porti del Mediterraneo occidentale e dell'Atlantico/mare del Nord. Zucchero americano, dunque. Un secondo elemento interessante è la quota del Ponente basso (Genova e Livorno, sostanzialmente): per i *mascabati* i porti tirrenici sembrano avere un ruolo minoritario di riesportazione, ragionevolmente dalla penisola iberica e dal nord Europa; per il commercio dei *verzini* verso Venezia, invece, il Ponente basso aveva un ruolo residuale. L'elemento essenziale è che, in media, la gran parte dello zucchero giungeva in laguna direttamente dai porti francesi, portoghesi, inglesi e neerlandesi.

Un dato del 1772/73 (questa volta relativo al peso<sup>31</sup> e non al valore del prodotto) offre qualche elemento in più (Tabella 5).

Prodotto	Genova		Coste di Francia		Ponente	
	Libbre	%	Libbre	%	Libbre	%
<i>Mascabati</i>	226.762	8	635.120	23	1.945.720	69
<i>Verzini</i>	0	0	0	0	3.822.416	100

Tab. 5. Provenienza degli zuccheri *mascabati* et *verzini* giunti a Venezia nel 1772/73 (peso e %). Fonte: ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Registri, reg. 10.

<sup>31</sup> Da qui in poi per libbre si intende libbre sottili veneziane, pari a 0,301 kg.

Per quanto riguarda il genere dei *mascabati* viene confermato quanto detto sopra sul ruolo di Genova, mentre emerge un'informazione nuova: il ruolo delle "Coste di Francia", vale a dire di Marsiglia. Il fatto che il porto francese avesse una quota rilevante nel commercio degli zuccheri *mascabati* con Venezia è in linea con il ruolo di principale produttore mondiale di zucchero grezzo assunto dalla Francia nel corso del XVIII secolo e con l'importanza di Marsiglia nel commercio con le Antille (Maud, 2017; Carrière, 1979). Tenuto conto dell'importanza di Marsiglia, nel 1772/73 la maggior parte degli zuccheri *mascabati* e la totalità dei *verzini* giunsero a Venezia da porti posti al di là dello stretto di Gibilterra (Ponente). Il problema, a questo punto, diventa quello di capire quali paesi si nascondano dietro la categoria veneziana di "Ponente"<sup>32</sup>.

Purtroppo i *Registri* non permettono di andare al di là delle categorie geografiche di "Ponente" o di "Ponente Alto", i cui flussi non sono quindi scomponibili, ad esempio, tra Amsterdam, Lisbona e Londra. Fortunatamente, altre fonti offrono informazioni più dettagliate. Sulla carta, quattro paesi potevano giocare il ruolo di potenziali fornitori: Francia, Inghilterra, Portogallo e Province Unite. Non è totalmente chiaro quale fosse l'importanza effettiva degli zuccheri inglesi e neerlandesi: alcuni indizi sembrano tuttavia indicare che questi fossero relativamente poco presenti sul mercato *realino*. Nel 1753, l'ambasciatore francese a Venezia, l'abbé de Bernis, nella sua descrizione del commercio veneziano non faceva menzione di zucchero importato dall'Inghilterra o dall'Olanda<sup>33</sup>. Al contrario, una scrittura dei *Cinque Savi alla Mercanzia* del dicembre 1751 citava Inghilterra, Francia e Portogallo come fornitori di zucchero di Venezia<sup>34</sup>. Nel 1752, una nuova scrittura elencava più precisamente i porti di provenienza dello zucchero atlantico giunto in laguna (Tabella 6).

---

<sup>32</sup> Nei *Registri* che raccolgono i prodotti del commercio di Venezia secondo il peso viene usata la categoria di "Ponente", che raggruppa tutte le destinazioni oltre lo stretto di Gibilterra. Nei *Registri* basati sul valore dei prodotti del commercio di Venezia è utilizzata la categoria di "Ponente alto", che comprende la costa settentrionale del Mediterraneo occidentale e tutte le terre oltre Gibilterra.

<sup>33</sup> Centre des Archives diplomatiques du ministère des Affaires étrangères, *138cp-Venise*, 138cp214-P-9923, c. 295r-304r.

<sup>34</sup> ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Prima serie, b. 183, c. 4v-8v.

Porto	Zuccheri <i>mascabati</i> (libbre)	%	Zuccheri <i>verzini</i> (libbre)	%
Genova	0	0	14.000	1.9
Lisbona	1.117.000	37.6	600.000	80.1
Livorno	115.000	3.9	71.000	9.5
Marsiglia	1.737.000	58.5	64.000	8.5
Totale	2.969.000	100	749.000	100

Tab. 6. Provenienza dello zucchero atlantico giunto a Venezia nel 1751/52. Fonte: ASVe, Cinque Savi alla Mercanzia, Prima serie, b. 183, c. 128v-132v.

Sul campo degli zuccheri *mascabati* si confrontavano, essenzialmente, Francia e Portogallo: Marsiglia era la principale fornitrice del genere *moscovado*<sup>35</sup>, mentre Lisbona, con una quota inferiore ma considerevole, era il solo porto atlantico inserito dai *Cinque Savi alla Mercanzia*. Per quanto riguarda gli zuccheri *verzini* il primato lusitano era assoluto, con Livorno e Marsiglia sullo stesso livello ma nettamente distanziati. In sintesi, i dati raccolti nella Tabella 6 suggeriscono la presenza di una vivace concorrenza franco-portoghese nel commercio dello zucchero *mascabato*, e una primazia portoghese per quanto riguarda lo zucchero *verzino*. Tra i porti francesi, appare molto probabile che fosse Marsiglia ad avere la parte preponderante del commercio di zucchero con Venezia, tuttavia non sono da escludere spedizioni (anche consistenti o regolari) di zucchero da Nantes o da Bordeaux<sup>36</sup>. Infine, l'assenza di flussi diretti da Bristol, Liverpool, Londra o Amsterdam sembrerebbe indicare che gli zuccheri inglesi e neerlandesi

<sup>35</sup> Da segnalare la grande differenza nelle quantità di *mascabati* francesi giunti a Venezia nel 1751/52 e nel 1772/72 (Tabelle 5 e 6); al momento l'assenza di dati in serie non permette di avanzare ipotesi legate alla congiuntura.

<sup>36</sup> Il 10 aprile 1773 il grande mercante ebreo veneziano Daniel Bonfil, nella sua lettera ai Roux di Marsiglia scriveva che lo zucchero era abbondante a Venezia perché lo si era fatto arrivare da Nantes e da altre piazze di Ponente: *Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, Fonds Roux*, L 09/0960, 25.10.1773. L'anno dopo lo stesso Bonfil rimarcava che nelle spedizioni di zucchero ordinario "nous y avons constamment la concurrence de ceux qui les tirent a plus bon marché de Nantes, Bordeaux, et autres places du Ponent": *ivi*, 29.01.1774. In generale, la Francia era fortemente presente sui mercati italiani delle derrate coloniali: si veda Butel, 1990, pp. 160-164.

fossero meno presenti a Venezia rispetto al prodotto portoghese o francese. È probabile che gli zuccheri “nordici” arrivassero a Venezia attraverso l'intermediazione di Livorno<sup>37</sup>.

Oltre che sui mercati di provenienza dello zucchero, le fonti consentono di riflettere sull'andamento di questo commercio a Venezia. È possibile utilizzare alcune *scritture dei Cinque Savi alla Mercanzia* e qualche dato estratto dai *Registri* per tratteggiare un quadro generale delle importazioni di zucchero nella città di San Marco nel corso del Settecento (Figura 1).

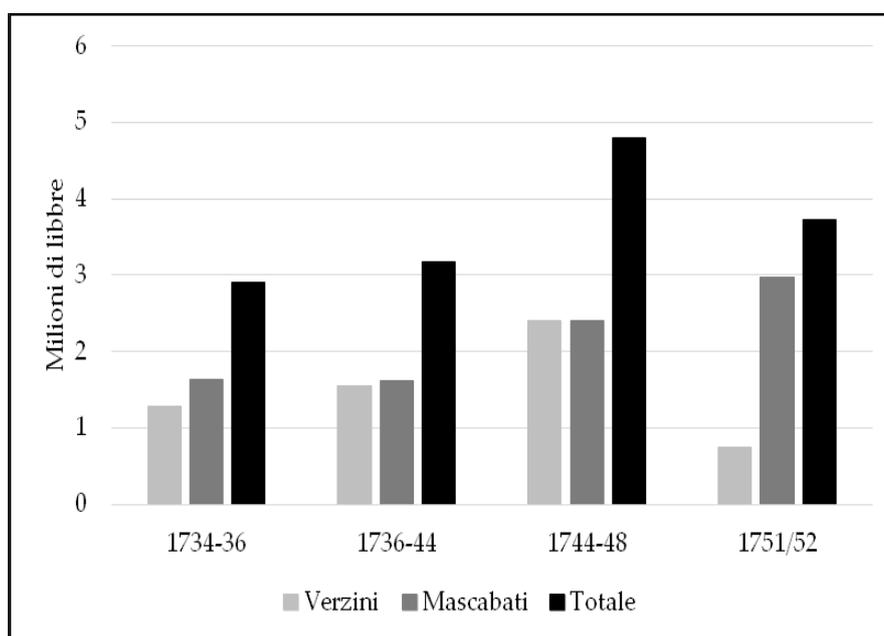


Fig. 1. *Andamento delle importazioni di zucchero a Venezia, 1734-1752<sup>1</sup>*. Fonte: ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Prima serie, b. 183, 128v-132v.

Nell'analizzare le importazioni di zucchero per il periodo 1734-1752 vanno tenuti a mente almeno tre punti: nel 1736 le autorità veneziane vararono un progetto globale di riforma, basato sulle cosiddette “navi atte”, volto a ridare slancio al commercio, alla cantieristica e alla navigazione della Repubblica (Constantini, 1998, p. 572-573); il quinquennio 1744-48 è segnato dalle vicende della guerra di successione austriaca e, in particolare, dall'assedio di Genova; il

<sup>37</sup> Anche se non esclusivamente: il 27 giugno 1780 il console veneziano a Cadice segnalò che una nave danese proveniente da Liverpool e diretta a Venezia era stata bloccata a Ceuta a causa dell'arresto del suo capitano. La stiva conteneva un ricco carico di zucchero, caffè, spezierie, denti di elefante e “altre diverse mercanzie”: ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Prima serie, b. 635, 27.06.1780.

1751/52 è il primo anno di applicazione della nuova Regolazione doganale veneziana<sup>38</sup>. Il confronto tra i due periodi 1734-36 e 1736-44 mostra che, per quanto riguarda lo zucchero, gli effetti della “riforma delle navi atte” non furono dirompenti. È vero che l’arrivo di *verzini* aumentò, in media, di circa 270.000 libbre all’anno, ma i *mascabati* diminuirono di 13.000. In sostanza, tra i due periodi considerati, il commercio di importazione dello zucchero a Venezia conobbe, globalmente, un timido incremento. La guerra di successione austriaca provocò, al contrario, una crescita marcata dell’importazione di zucchero (51%) nel contesto di un vero *boom* del commercio veneziano, favorito dalla neutralità della Repubblica e della sua bandiera<sup>39</sup>. I *Cinque Savi alla Mercanzia* erano ben coscienti che questa fase favorevole fosse il risultato delle difficoltà causate dalla guerra ai porti di Genova e Livorno, e dal conseguente reindirizzamento sul porto lagunare di molti flussi commerciali. Per questo motivo invitavano alla prudenza nello stabilire un confronto con il periodo precedente, sottolineando che le riesportazioni di zucchero verso l’estero erano aumentate enormemente nel periodo 1744-48 rispetto al periodo 1736-44<sup>40</sup>. Il 1751/52 fu il primo anno di applicazione della nuova tariffa doganale: se è vero che il dato del solo anno 1751/52 non può essere paragonato alle medie degli altri periodi, è tuttavia possibile evidenziare due punti. In primo luogo, che la nuova tariffa non causò una contrazione della quantità totale di zucchero giunto a Venezia; in secondo luogo, che la crescita dei *mascabati* fu consistente anche rispetto al periodo della guerra, fatto estremamente positivo per le raffinerie veneziane<sup>41</sup>. È possibile avere un’idea dell’andamento di questo commercio negli anni seguenti? I *Registri* indicano che nel 1772/73 arrivarono a Venezia 6,6 milioni di libbre di zucchero (3,8 di *mascabati* e 2,8 di *verzini*), una cifra non solo molto superiore a quella del 1752, ma anche alla media annuale dello straordinario periodo 1744-48<sup>42</sup>. Naturalmente, sarebbe necessario raccogliere ulteriori dati per ottenere un’immagine più chiara dell’evoluzione di questo commercio nella seconda metà del Settecento.

È possibile proseguire l’analisi per il tardo XVIII secolo se ci si concentra non più sull’andamento delle importazioni di zucchero in termini di peso, ma in

---

<sup>38</sup> *Ibi*, pp. 574-581.

<sup>39</sup> *Ibi*, p. 581.

<sup>40</sup> In effetti, erano quintuplicate sia per i *verzini* che per i *mascabati*, ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Prima serie, b. 183, 128v-132v.

<sup>41</sup> I *Cinque Savi alla Mercanzia* giustificavano invece il calo nell’arrivo di *verzini* con la grande abbondanza del genere sulla piazza, dovuta a fortissime importazioni tra gennaio e luglio 1751, ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Prima serie, b. 183, 128v-132v.

<sup>42</sup> ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, *Registri*, reg. 10.

termini di valore (ricordando che il prezzo del *mascabato* era molto inferiore a quello del *verzino*)<sup>43</sup> (Figura 2).

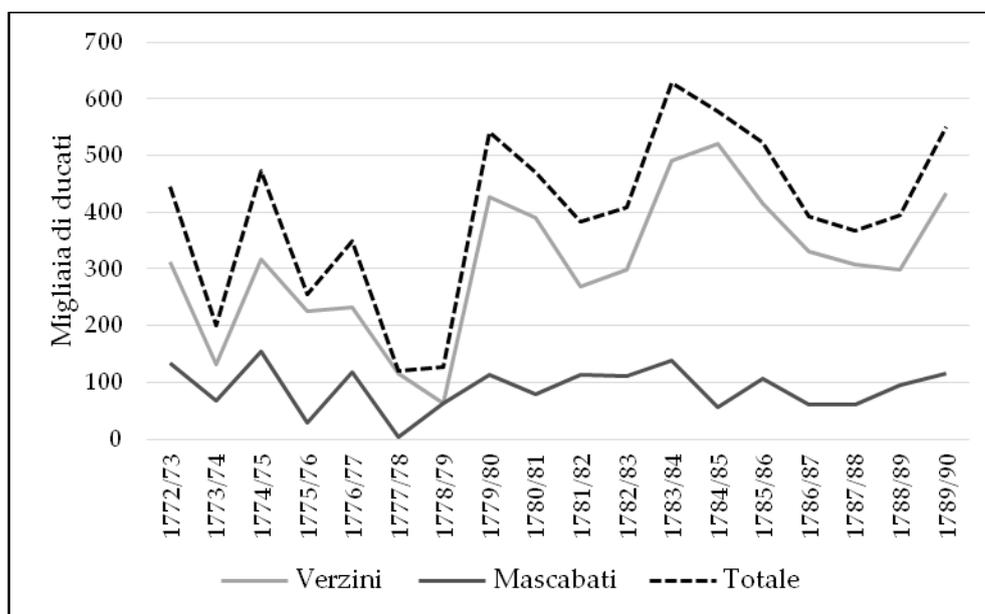


Fig. 2. *Andamento delle importazioni di zucchero a Venezia dal Ponente alto, 1772/73-1789/90.*  
Fonte: ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Registri, regg. 13, 18, 23, 29, 35, 41, 47, 52, 57, 63, 67, 72, 76, 80, 85, 90, 95, 100.

Come si è visto sopra, la quasi totalità dello zucchero che giungeva a Venezia proveniva dal Ponente alto. Questo flusso, come molti altri, era altamente sensibile agli eventi bellici tra le potenze atlantiche, Francia e Gran Bretagna in particolare<sup>44</sup>. Non sorprende, quindi, che la guerra d'indipendenza americana (1776-1783) abbia avuto delle ripercussioni anche sulle importazioni veneziane di zucchero. Il periodo 1775-1778 vide un drastico calo dell'afflusso di zucchero atlantico nella città marciana, mentre gli anni appena successivi all'intervento francese (1778-1780) comportarono un ritorno sui livelli pre-guerra. I *mascabati* restarono in seguito relativamente stabili, per una media annuale di circa 95.000 ducati nel decennio 1780/81-1789/90. Al contrario, i *verzini* continuarono a flut-

<sup>43</sup> I dati in valore relativi al periodo 1772/73-1789/90 e presi dai *Registri* sono a "prezzi costanti": essi sono ottenuti moltiplicando le quantità di zucchero giunte a Venezia (in libbre) per il valore unitario attribuito allo zucchero dai *Cinque Savi alla Mercanzia* negli anni 1730. Il valore unitario dei prodotti raccolti nei *Registri* non fu modificato fino alla metà degli anni 1790: si veda Sambo, 2012.

<sup>44</sup> Per l'impatto delle guerre europee sul commercio atlantico, si veda Marzagalli, 2015, p. 89-122.

tuare tra i 300.000 e i 500.000 ducati, mentre in termini globali i valori medi della seconda metà degli anni 1780 furono decisamente superiori a quelli della prima metà degli anni 1770, antecedenti alla guerra.

Il dato generale più interessante resta comunque la vivace capacità di attrazione dello scalo *realino*, sensibile alla congiuntura ma anche perfettamente in grado di approfittare degli spazi di ripresa o di crescita, anche nel tardo Settecento. In questo senso, un ultimo esempio aggiunge un elemento ulteriore per valutare la ricettività di Venezia (almeno nel campo dello zucchero) anche sul finire della sua esistenza come Stato indipendente. È possibile infatti osservare la laguna dal punto di vista di uno dei suoi principali fornitori di zucchero, cioè Lisbona. La Tabella 7 offre un confronto dei principali mercati di sbocco dello zucchero portoghese nel 1776-77 e nel 1796-97 (in termini di quantità).

<i>Açucar branco</i>	1776-77	1796-97
Genova	39	7
Amburgo	35	70
Venezia	13	12
Olanda	10	4
Altri	3	6
<i>Açucar moscavado</i>	1776-77	1796-97
Amburgo	55	77
Genova	16	5
Olanda	15	5
Venezia	12	9
Altri	3	4

Tab. 7. Destinazioni dello zucchero portoghese (%), 1776-77 e 1796-97. Fonte: ANTT, Projecto Reencontro, mf. 103, 105, 108, 110.

Ciò che emerge è che Venezia rappresentava un mercato secondario ma non insignificante per lo zucchero portoghese. Più in dettaglio, nel campo dello zucchero bianco si osserva una sostanziale stabilità della quota veneta tra 1776-77 e 1796-77, di fronte al crollo genovese, alla forte contrazione olandese e alla crescita spettacolare di Amburgo. Per quanto riguarda il *moscovado*, nello stesso periodo Venezia, Genova e Olanda vedevano rimpicciolire la propria quota, mentre quella di Amburgo aumentava di molto. Passando dalle quote di mercato alle quantità di zucchero spedite negli stessi due periodi, il confronto diventa an-

cora più interessante. Escludendo la crescita spettacolare di Amburgo, tra 1776-77 e 1796-97 Genova accusava un calo sia degli arrivi di zucchero bianco (-53%) che del *moscovado* (-32%); l'Olanda vedeva aumentare gli arrivi di bianco (36%) e diminuire quelli di *moscovado* (-19%); Venezia, invece, aumentava notevolmente le proprie importazioni di zucchero portoghese, sia bianco (133%) che *moscovado* (83%)<sup>45</sup>.

Il caso veneziano è particolarmente sorprendente se si considera che gli anni 1796 e 1797 vedevano la Serenissima subire l'invasione francese e decretare la propria eutanasia politico-istituzionale. I dati portoghesi offrono un'ultima immagine delle quantità di zucchero spediti in laguna tra 1776 e 1797 (Figura 3).

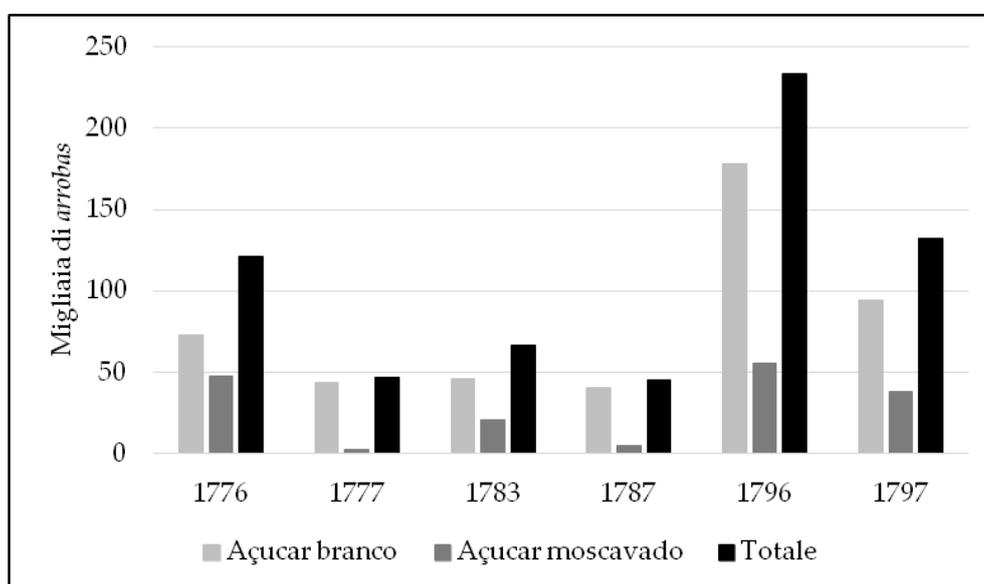


Fig. 3. Andamento esportazioni di zucchero portoghese a Venezia, 1776-1797. Fonte: ANTT, *Projecto Reencontro*, mf. 103, 105, 108, 110.

L'assenza di continuità nella serie non permette analisi sul trend, anche se mostra una flessione tra fine anni 1770 e il decennio 1780. L'elemento più curioso, tuttavia, è rappresentato dalla forte crescita dell'importazione di zucchero degli anni 1796 e 1797, da interpretarsi forse alla luce della congiuntura triestina. Lungi dall'essere un periodo di crisi inevitabile, la fine del XVIII secolo mostra al contrario una Venezia ancora perfettamente inserita negli scambi commerciali con l'Atlantico, con una capacità attrattiva invidiabile, anche se soggetta alle congiunture internazionali.

<sup>45</sup> ANTT, *Projecto Reencontro*, mf. 103, 105, 108, 110.

### 3. Conclusioni

Le fonti prese in esame mostrano come Venezia fosse una piazza commerciale mediterranea pienamente inserita nel commercio dello zucchero del XVIII secolo. Attraverso l'analisi dell'interscambio veneto-occidentale, emerge il profondo legame commerciale tra Venezia e l'Atlantico nel Settecento, basato sull'interscambio tra derrate coloniali e manifatture venete. In particolare, si evidenzia il legame tra zucchero atlantico e perle di vetro veneziane. Tale connessione è ancora più densa di significato perché incardinata sulla tratta atlantica degli schiavi, che influenza e ritma il commercio di entrambi prodotti, con effetti diretti sulla piazza lagunare.

Per quanto riguarda il commercio dello zucchero, i dati sin qui raccolti indicano la presenza di una vivace concorrenza franco-portoghese nel genere dei *mascabati* e una prevalenza lusitana in quello dei *verzini* sul mercato *realtino*. Dal punto di vista dell'andamento, l'importazione di zucchero a Venezia risulta essere estremamente vivace lungo tutto il XVIII secolo, con notevoli capacità di espansione fino alla fine della Serenissima.

Ulteriori ricerche potrebbero confermare il quadro descritto e approfondire lo studio dell'industria saccarifera veneziana nel Settecento o il ruolo della città di San Marco come riesportatrice di zucchero atlantico. In questo senso, i dati raccolti e presentati in questo articolo, ancorché parziali, sembrano indicare che la città lagunare recitasse un ruolo complesso e diversificato all'interno dell'economia dello zucchero del XVIII secolo, raccogliendo in sé la triplice dimensione di emporio (come luogo di destinazione e consumo), di centro industriale (come luogo di trasformazione della derrata coloniale) e di porto di transito (come luogo di redistribuzione del prodotto), principalmente a servizio del proprio dominio.

L'esempio del commercio dello zucchero nel XVIII secolo appare quindi perfettamente inseribile all'interno del dibattito storiografico sui processi di trasformazione della città, del sistema manifatturiero e del porto di Venezia nel corso dell'età moderna.

## 4. Bibliografia

- Abbott, Elizabeth (2008) *Le sucre. Une histoire douce-amère*. Montréal: Fides.
- Bartolomei, Arnaud - Marzagalli, Silvia (2011) 'Introduction', *Revue d'histoire maritime*, 13, pp. 7-20.
- Boerio, Giuseppe (1867) *Dizionario del dialetto veneziano*, Terza edizione. Venezia: Reale tipografia di Giovanni Cecchini Editore.
- Bonazza, Giulia (2020) *Abolitionism and the Persistence of Slavery in Italian States, 1750-1850*. Cham: Palgrave Macmillan.
- Butel, Paul, (1990) 'France, the Antilles, and Europe in the seventeenth and eighteenth centuries: renewals of foreign trade', in Tracy, James D. (ed.), *The rise of merchant empires. Long-distance trade in the early modern world 1350-1750*. New York: Cambridge University Press, pp. 153-174.
- Carrière, Charles (1979) *Le Port mondial au XVIIIe siècle: richesse du passé marseillais*. Marseille: Chambre de commerce et d'industrie de Marseille.
- Caracausi, Andrea - Favero, Giovanni - Lanaro, Paola (2016) 'A political economy? Some preliminary thoughts on economic privileges in early modern Venice', in Garner, Guillaume (Hg.), *Die Ökonomie des Privilegs, Westeuropa 16.-19. Jh. / L'économie du privilège, Europe occidentale XVIe-XIX siècles*. Frankfurt am Main: Klostermann, pp. 365-395.
- Carmagnani, Marcello (2010) *Le isole del lusso. Prodotti esotici, nuovi consumi e cultura economica europea, 1650-1800*. Torino: UTET, 2010.
- Ciccolella, Daniela (2004) "'Un genere pressoché necessario". Consumo, politica e industria dello zucchero nel Regno di Napoli in età rivoluzionaria e napoleonica', *Storia economica*, 2-3, pp. 263-314.
- Ciriacono, Salvatore (1996) 'Industria e artigianato', in Tenenti, Alberto - Tucci, Ugo (a cura di), *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima*, vol. IV, *Il Rinascimento. Politica e cultura*. Roma: Istituto della Enciclopedia italiana, pp. 523-592.
- Costantini, Massimo (1998) 'Commercio e marina', in Preto, Paolo - Del Negro, Piero (a cura di), *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima*, vol. VIII, *L'ultima fase della Serenissima*. Roma: Istituto della Enciclopedia Italiana, pp. 555-612.
- Eltis, David - Engerman, Stanley (a cura di) (2011) *The Cambridge World History of Slavery. Volume 3. AD 1420-AD 1804*. Cambridge: Cambridge University Press.

- Fusaro, Maria - Heywood, Colin - Omri, Mohamed-Salah (a cura di) (2010) *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean. Braudel's Maritime Legacy*. London, New York: I.B. Tauris Publishers.
- Fusaro, Maria (2015) *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean. The Decline of Venice and the Rise of England, 1450-1700*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Galloway, Jock H. (1977) 'The Mediterranean Sugar Industry', *Geographical Review*, 67 (2), pp. 177-194.
- Greene, Molly (2002) 'Beyond the Northern Invasion: The Mediterranean in the Seventeenth Century', *Past & Present*, 174, pp. 42-71.
- Grendi, Edoardo (1992) 'Sul commercio anglo-italiano del Settecento: le statistiche dei Customs', *Quaderni storici*, Nuova Serie, 79 (1), pp. 263-276.
- Harlaftis, Gelina - Vassallo, Carmel (a cura di) (2004) 'New Directions in Mediterranean Maritime History', numero tematico, *Research in Maritime History*, 28.
- Higman, Barry W. (2000) 'The sugar revolution', *Economic History Review*, LIII (2), pp. 213-236.
- Klein, Herbert S. (1999) *The Atlantic slave trade*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Marzagalli, Silvia (2015) *Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815 : politique et stratégies négociants dans la genèse d'un réseau commercial*. Ginevra: Droz.
- Marzagalli, Silvia - Grasset, Jean Paul (a cura di) (2009) *Comprendre La Traite Négrière Atlantique*. Bordeaux: CRDP.
- Mintz, Sidney (1985) *Sweetness and Power: The Place of Sugar in Modern History*. New York: Viking-Penguin.
- Moreira, Maria Cristina (2015) 'Portugal, 1775-1831', *Revue de l'OFCE*, 4 (140), pp. 319-333.
- Nardon, Clara (2009) *1739. La spezieria del curato di Caldes Baldassare Cicolini*. Trento: stampato in proprio.
- Nigro, Giampietro (2019) *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea/Maritime networks as a factor in european integration*. Firenze: Firenze University Press, 2019.
- Noto, Sergio (1994) 'Ultime vele veneziane verso Ponente. Prime ricerche sugli uomini d'affari al tramonto della Serenissima: i Perulli', in Vecchiato, France-

- sco (a cura di), *Venezia e l'Europa. Soldati, mercanti e riformatori*. Verona: Libreria universitaria editrice, pp. 221-271.
- Ouerfelli, Mohamed (2008) *Le sucre. Production, commercialisation et usages dans la Méditerranée médiévale*. Leiden, Boston: Brill.
- Pancieria, Walter (1998) 'L'economia: imprenditoria, corporazioni, lavoro', in Preto, Paolo - Del Negro, Piero (a cura di), *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, VIII. L'ultima fase della Serenissima*. Roma: Istituto della Enciclopedia Italiana, pp. 479-553
- (2014) *La repubblica di Venezia nel Settecento*. Roma: Viella, 2014.
- (2016) 'Testimoniali veneziani di avaria marittima (1735-1764)', *Mediterranea. Ricerche storiche*, XIII, pp. 517-568.
- (2021) *'L'acqua giusta'. Il sistema portuale veneziano nel XVIII secolo*. Roma: Viella.
- Pezzolo, Luciano (2013) 'The Venetian Economy', in Dursteler, Eric R. (ed.), *A Companion to Venetian History, 1400-1797*. Leiden, Boston: Brill, pp. 255-290.
- Pétre-Grenouilleau, Olivier (2004) *Les Traités Négriers: essai d'histoire globale*. Paris: Gallimard.
- Raymond, André (1973) *Artisans et commerçants au Caire au XVIIIe siècle*. Damas: Institut Français de Damas, pp. 314-315.
- Sambo, Alessandra (2012) 'La balance de commerce de la République de Venise: sources et méthodes', *Cahiers de la Méditerranée*, 84, pp. 381-410.
- Stols, Eddy (2004) 'The Expansion of the Sugar Market in Western Europe', in Schwartz, Stuart B. (ed.), *Tropical Babylons: Sugar and the Making of the Atlantic World, 1450-1680*. Chapel Hill, London: University of North Carolina Press, pp. 237-288.
- Trivellato, Francesca (2000) *Fondamenta dei vetrai. Lavoro, tecnologia e mercato a Venezia tra Sei e Settecento*. Roma: Donzelli Editore.
- Villeret, Maud (2017) *Le goût de l'or blanc. Le sucre en France au XVIIIe siècle*. Rennes: PUR/Presses universitaires François-Rabelais.
- de Vries, Jan (2008) *The Industrious Revolution*. New York: Cambridge University Press.
- < <https://atlanticalies.net/project-people/the-project/> > (20/08/2020)
- < <https://slavevoyages.org/assessment/estimates> > (20/08/2020)

### 5. Curriculum vitae

Laureato in Storia (2015) e in Scienze Storiche (2017) all'Università degli Studi di Padova. Dal 2018 è Doctorant contractuel chargé d'enseignement presso l'Université Côte d'Azur (Centre de la Méditerranée Moderne et Contemporaine), dove lavora ad una tesi di dottorato intitolata *Les perles de verre vénitiennes dans le monde interconnecté. Étude d'un commerce global au XVIIIe siècle*, diretta da Silvia Marzagalli (UCA, CMMC) e co-diretta da Corine Maitte (Université Gustave Eiffel, ACP). I suoi interessi di ricerca si rivolgono alla storia veneziana e del Mediterraneo in età moderna, con un'attenzione particolare per le dinamiche economiche e marittime.

© 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)

