

## Introduzione

### Preface

Paolo Calcagno  
(Università degli Studi di Genova)

Per quanto non tutti i temi e i problemi storiografici si possano affrontare e risolvere entro la griglia di domande della *global history* (Conrad, 2015, p. 29), l'ambito della storia marittima è costantemente sollecitato verso una prospettiva che tenga in conto il ruolo delle interconnessioni mondiali (Fusaro – Polónia, 2018). Ricollegandosi a certe interpretazioni che hanno individuato nei beni voluttuari una delle molle del processo di globalizzazione in età moderna (Rönnbäck, 2009), nonché a spunti provenienti da recenti contributi che parlano di “mari connessi” (da ultimo North, 2019), questo fascicolo di RiMe prova a ragionare sul coinvolgimento del Mediterraneo nell'economia di scambio a scala mondiale tra XVII e XIX secolo.

Nel comune discorso storiografico, l'eclissi del *Mare Nostrum* dalle rotte globali, la marginalità delle flotte mediterranee lungo le nuove vie di collegamento oceaniche, sono diventati ritornelli che hanno oscurato per lungo tempo molte questioni oggi all'esame degli studiosi. In linea con un dossier pubblicato una decina di anni fa sulla *Revue d'Histoire Maritime*<sup>1</sup>, l'idea è quella di mostrare che l'economia mondo non ruotava tutta attorno ai porti atlantici europei e ai loro spazi coloniali, ma coinvolgeva in buona misura anche il Mediterraneo. Nella fattispecie, come emerge dai casi descritti negli articoli che vengono presentati in questa sede, i porti mediterranei costituivano dei terminali importanti dei prodotti di piantagione americani, la cui circolazione si moltiplicò proprio nel Sei-Settecento. In una chiave di *World Connected History* (Subrahmanyam, 2014), non si può più pensare di schiacciare i rapporti tra Atlantico e Mediterraneo sulla categoria della “northern invasion” (Braudel, 1976).

Significativi processi di ibridazione si realizzarono con l'ingresso attraverso lo stretto di Gibilterra di quantità sempre più ingenti di zucchero, tabacco, cacao, e in seguito di caffè (Carmagnani, 2010). Tali traffici possono essere presi in conto per indagare la storia dei consumi e le trasformazioni della socialità a partire dalla diffusione di questi prodotti. Nel caso dello zucchero, già conosciuto in ambito mediterraneo fin dall'età antica e poi sempre più nel corso

---

<sup>1</sup> *La Méditerranée dans la circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*, 13.

del Medioevo, la penetrazione nel corpo sociale e una certa diversificazione negli utilizzi del prodotto si verificarono proprio con la massiccia importazione dalle colonie del Nuovo Mondo in età moderna (Mintz, 1990). D'altra parte, i flussi commerciali di prodotti americani si rivelarono delle grandi opportunità per gli operatori commerciali e per gli Stati, rispettivamente in termini di profitti mercantili e di proventi fiscali: forse per i primi si trattò di uno dei maggiori business in assoluto, in questi secoli; mentre i secondi arrivarono persino a studiare nuove strategie di prelievo in rapporto ai generi coloniali<sup>2</sup>. Lo scopo della raccolta è proprio quello di evidenziare il peso notevole che i traffici di questi beni ebbe per i ceti mercantili e per i governi degli stati: al punto da innescare non soltanto episodi di concorrenza, bensì anche accordi, contatti, programmi di cooperazione.

Per analizzare un quadro tanto complesso, in una prospettiva diacronica che richiede ulteriori attenzioni, si è appositamente scelta una chiave di lettura particolare, chiara fin dal titolo. In una recente rassegna che ha messo nella giusta luce l'importanza del commercio a distanza nell'ambito della storiografia economica e nella narrazione della storia globale (Clemente, 2017), si sono sottoposti a critica sia gli approcci "micro" basati sugli attori e sulle reti<sup>3</sup>, sia gli approcci "macro" che persistono nell'attribuire un ruolo da protagonista allo stato. La scelta operata in questa sede prevede invece di concentrarsi sui porti, in particolare sui grandi porti mediterranei che assorbivano e redistribuivano i generi americani, nella convinzione che essi permettano di vedere in azione i vettori marittimi che si occupavano dei trasporti (capitani, nazionalità, portate), i mercanti che compravano (e talora smistavano), qualità e quantità dei carichi; e al contempo di misurare l'incidenza delle politiche dei governi cittadini e statali a cui tali porti facevano capo.

Nell'ottica del dossier, i porti sono "poli di attrazione di merci, persone, capitali", e il Mediterraneo non è "un mare periferico, ma uno spazio dinamico all'interno del quale ciascun approdo o città portuale è parte integrante di una rete mercantile più estesa grazie all'apertura delle rotte transoceaniche" (Piccinno, 2019, p. 1046). Certo, occorre stabilire una gerarchia entro questi scali, nei traffici dei coloniali in arrivo dall'Atlantico, un po' come si faceva nelle carte nautiche del tardo Medioevo indicando quelli maggiori in rosso e quelli minori in nero (cfr. Quaini, 2004, pp. 21-22): alcuni, infatti, per la collocazione geografica, per la presenza di un importante retroterra, per l'esistenza di una qualificata e organizzata élite finanziaria e commerciale, per la dotazione di

---

<sup>2</sup> Vedi il caso del tabacco, descritto in Levati, 2016.

<sup>3</sup> Si veda in questo senso, da ultimo, Subrahmanyam, 2016; Herrero Sánchez - Kaps, 2017.

adeguate infrastrutture, per le politiche oculte dei governi statali, agivano da grandi porti-emporio, in grado di importare e di redistribuire entro un raggio piuttosto ampio una grande varietà di merci, tra cui i prodotti di piantagione americani oggetto degli articoli che seguono<sup>4</sup>.

In effetti, questo primo sforzo collettivo vorrebbe essere l'avvio di un progetto volto a ricostruire la cronologia precisa dell'ingresso dei beni coloniali nel Mediterraneo e la geografia della loro circolazione, secondo un modello che per l'appunto prevedeva la concentrazione nei grandi porti – in base al loro ruolo ben preciso, ma mutevole, nel sistema di scambi interno al *Mare Nostrum* – e l'inoltro via mare verso altri scali o via terra verso altre città. Tali dinamiche erano delineate da tutti i fattori sopra indicati, e soprattutto dalla presenza di capitali in grado di acquistare la merce, e di non far attendere i capitani delle navi con i carichi a bordo. Poi naturalmente non dobbiamo trascurare la dimensione demografica e la sua influenza sull'oscillazione della domanda: questi grandi porti sono al tempo stesso grandi città, talora città-capitali, sede delle élite politiche e di società altamente stratificate.

Non è questo, a dirla tutta, il caso di Livorno, che sebbene abbia realizzato uno dei maggiori exploit demografici a livello urbano nel contesto della penisola italiana, non era sede del governo statale, e non aveva un consolidato ceto mercantile autoctono<sup>5</sup>. Proprio per questo motivo, tradizionalmente la storiografia lo ha descritto come un porto di transito, in particolare ad uso delle flotte nordiche, contraddistinto da un commercio "passivo". Cambiando prospettiva, nel suo contributo Guido Cioni spiega invece che il commercio del tabacco generò mercati di consumo sul territorio, e attivò pronte forme di prelievo apposite (nel 1645 venne creata una vera e propria privativa su introduzione, lavorazione e vendita). Tra anni Trenta e anni Cinquanta del XVII secolo, gli arrivi del tabacco americano a Livorno aumentarono considerevolmente, a bordo di navi partite perlopiù da Londra, Amsterdam e Lisbona. L'utilizzo di molteplici tipologie di fonti permette di osservare un variegato ventaglio di operatori interessati ai nuovi traffici di beni coloniali (tra cui ricchi negozianti fiorentini) e soprattutto un graduale allargamento dell'area rifornita dallo scalo labronico (non limitata alla sola Toscana), entrambi elementi che aprono stimolanti spunti di indagine sui decenni successivi.

L'articolo di Gilbert Buti ci porta su un altro piano, sia per il fatto che prende in esame il commercio del caffè, sia perché dal porto di uno stato senza colonie passa a considerare lo scalo di una grande potenza coloniale europea. Marsiglia, che nel XVII aveva costituito uno dei primi varchi europei del caffè prodotto

---

<sup>4</sup> Vedi la categorizzazione proposta da Blockmans - Krom - Wubs - Mrozewicz, 2017.

<sup>5</sup> Una recente raccolta sullo scalo labronico è quella di Addobbati - Aglietti, 2016.

nelle regioni bagnate dal mar Rosso (con significative riesportazioni verso Amsterdam), all'inizio del secolo successivo si volse progressivamente verso le aree di produzione americane: alla base di questo "bouleversement" una serie di fattori – tra cui anche l'ostilità delle popolazioni ottomane contrariate per l'innalzamento del prezzo della moka – ma soprattutto gli ottimi risultati delle sperimentazioni sui terreni delle isole caraibiche sottoposte alla sovranità francese. Non ci volle molto tempo a fiutare l'affare: dopo due anni Marsiglia fu autorizzata a esportare il caffè americano all'estero; e a seguire si conferì licenza per introdurre il prodotto all'interno del Regno di Francia. Per la verità, per il suo respiro atlantico, Bordeaux sopravanzò presto Marsiglia nell'importazione dalle colonie delle Antille, ma alla fine del XVIII secolo il porto provenzale redistribuiva fuori dalla Francia (principalmente nel resto del Mediterraneo) quasi 100.000 quintali di caffè. Come a chiudere il cerchio, questo caffè americano si indirizzava per la maggior parte verso il Levante, da dove i francesi si erano riforniti nel corso del Seicento<sup>6</sup>.

Dal tabacco al caffè e dal caffè al cacao: anche le cabosse con cui si produceva la "bevanda degli dei" suscitarono forti interessi commerciali nel Mediterraneo in età moderna. Paolo Calcagno lo mostra soffermandosi sulla contesa che si innescò tra il porto di Genova, grande centro in cui convergevano i generi coloniali atlantici e da cui venivano redistribuiti in un ampio raggio terrestre a nord e marittimo a sud, e il porto di Nizza, che nel XVIII secolo fu potenziato da Casa Savoia per farne la 'porta' del Piemonte e per attrarvi merci da immettere nei mercati dell'Europa continentale. Il commercio del cacao viene dunque inserito in una cornice politica più ampia, con gli stati prima ancora dei mercanti (o, per meglio dire, anche in favore dei mercanti) a prodigarsi per mettere il 'proprio' porto in condizioni di competere al meglio in uno spazio ad alta concentrazione di grandi scali (oltre a Genova e Nizza, anche Marsiglia e Livorno). I traffici di prodotti americani tra Atlantico e Mediterraneo si intrecciano in questo contributo con la sfera delle politiche economiche (le quali contemplavano anche accordi con altri stati, secondo logiche strategiche altamente elaborate) e naturalmente con quella della finanza privata, giacché per assicurarsi i carichi in ingresso nel Mediterraneo – lo si è detto poco sopra - occorreva che la 'piazza' fosse provvista di denaro in abbondanza.

Nel quadro di un parziale riorientamento ad occidente dei suoi traffici commerciali, anche Venezia si inserì con forza nel grande affare dei prodotti coloniali. Nelle statistiche commerciali settecentesche studiate da Pierre Niccolò

---

<sup>6</sup> Sulla produzione del caffè nelle colonie francesi si è tenuta una "journée d'étude" il 15 aprile 2021, dal titolo *Produire du café dans les colonies françaises, XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle* – (Université de Nantes).

Sofia compare in quantità ingenti lo zucchero, proveniente soprattutto da Lisbona, a conferma dell'importanza del porto lusitano per il rifornimento dei prodotti di piantagione alle popolazioni dell'Europa del Sud. In questo saggio, caratterizzato da un metodo rigoroso che si ispira alla storia quantitativa, s'intrecciano conterie veneziane (oggetto degli studi dottorali dell'autore), schiavi africani e merci americane, a tracciare nuove linee del noto triangolo commerciale che univa i tre continenti. In più, un certo spazio è riservato all'importante attività di raffinazione in loco, a cui erano legati importanti interessi economici, con il fine di soddisfare la domanda urbana e di riesportare il surplus nella Terraferma veneta e in area germanica.

Mantenendo la Venezia del XVIII secolo come osservatorio, Giulia Delogu si muove piuttosto su un piano culturale: intrecciando sapientemente materiali molto diversi (dai registri doganali ai periodici e ai romanzi) mira a illustrare il modo in cui i beni coloniali plasmarono l'immaginario collettivo, entro un vagheggiato 'sogno americano' cullato da una città tradizionalmente orientata verso il Levante. Già alla fine degli anni Quaranta, il 'commercio di Ponente' appariva una realtà, e appuntando l'attenzione sulle statistiche doganali raccolte dai Cinque Savi alla Mercanzia una ventina di anni dopo (nelle parole dell'autrice una vera e propria "operazione di analisi di dati economici fatta ex post e con fini politici") la diversificazione dei traffici facenti capo allo scalo veneziano risulta ancora più marcata. L'arrivo in porto dei coloniali americani si mescolò con un'elaborazione editoriale (dizionari, romanzi, gazzette, commedie) che mettendo insieme svariate notizie raccolte presso altre pubblicazioni europee ne precisò le caratteristiche e le modalità di trasformazione – attività nella quale il centro lagunare si impegnò per soddisfare il mercato interno e non solo. Oltre a grande porto di ricezione, consumo, riesportazione, lavorazione, Venezia fu davvero un crocevia importante nella diffusione delle conoscenze sui generi voluttuari atlantici.

In chiusura, il contributo di Silvia Marzagalli ci permette di assumere la giusta visione sistemica, entro un quadro complesso e variabile che però presenta una gerarchia portuale nella conduzione dei commerci di beni coloniali americani. In questo senso, Marsiglia è senz'altro "le principal port méditerranéen du XVIII<sup>e</sup> siècle", per via del legame diretto con lo spazio americano; ma ciononostante esiste un elemento – invero preso in considerazione solo parzialmente in questo fascicolo – in grado di alterare i consueti flussi di merci: la guerra. In particolare, un momento parossistico fu quello a cavallo tra XVIII e XIX secolo, in coincidenza con le guerre rivoluzionarie e napoleoniche. Alla vigilia della Rivoluzione, Marsiglia aveva ricevuto zucchero e caffè per diverse decine di milioni di lire tornesi; e 2/3 del

totale era stato riesportato, prevalentemente nel Mediterraneo. Ma prima la rivolta degli schiavi di Haiti, poi le guerre sul mare a far inizio dal 1793, sconvolsero la compravendita di beni americani sul mercato marsigliese, raggiunto perlopiù da quantità modeste; mentre sopravanzava nettamente Livorno, scalo di riferimento del naviglio statunitense in crescita anche nel Mare Interno.

Di là dai concitati decenni che segnano il tramonto dell'antico regime, le oscillazioni geopolitiche e militari condizionarono per tutto il XVII e il XVIII secolo la gestione dei notevoli traffici tra Atlantico e Mediterraneo (generando opportunità, di volta in volta, per certe flotte commerciali: pensiamo al caso degli scandinavi)<sup>7</sup>. I grandi porti furono trascinati in tali temperie, finendo per diventare gli aghi della bilancia del gigantesco affare dei generi coloniali: studiare il loro ruolo, con un'attenzione rigorosa per le increspature diacroniche, consente di mettere assieme diversi tasselli di una delle pagine più importanti del 'capitalismo mercantile' precedente alla rivoluzione industriale, a partire dall'osservatorio di un *Mare Nostrum* sempre più "paradigma interpretativo" della storia globale (Lo Basso, 2019, pp. 264-265).

### *Bibliografia*

- Addobbati, Andrea - Aglietti, Marcella (a cura di) (2016) *La città delle nazioni. Livorno e i limiti del cosmopolitismo (1566-1834)*. Pisa: Pisa University Press.
- Assereto, Giovanni (2011) *"Per la comune salvezza dal morbo contagioso". I controlli di sanità nella Repubblica di Genova*. Novi Ligure: Città del silenzio.
- Blockmans, Wim - Krom, Mikhail - Wubs-Mrozewicz, Justyna (dir.) (2017) *The Routledge Handbook of Maritime Trade around Europe 1300-1600. Commercial Networks and Urban Autonomy*. London-New York: Routledge.
- Braudel, Fernand (1976) *Civiltà e Imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*. Torino: Einaudi.
- Carmagnani, Marcello (2010) *Le isole del lusso. Prodotti esotici, nuovi consumi e cultura economica europea, 1650-1800*. Torino: UTET.

---

<sup>7</sup> Sulla penetrazione svedese nel Mediterraneo vedi, da ultimo, Müller, 2019. D'altronde, quando nel 1760 l'Ufficio di Sanità di Genova precisò i compiti della figura dell'interprete, che avrebbe dovuto relazionarsi con gli equipaggi dei navigli in ingresso in porto, richiese la conoscenza di "inglese, olandese, svedese e danimarchese, che sono le bandiere che presentemente commerciano con più frequenza nel Mediterraneo" (cfr. Assereto, 2011).

- Clemente, Alida (2017) 'Stato e commercio nell'Europa moderna tra reti e gerarchie', *Storia economica*, XX (2), pp. 469-488.
- Conrad, Sebastian (2015) *Storia globale. Un'introduzione*. Roma: Carocci.
- Fusaro, Maria - Polónia, Amélia (2018) *Maritime History as Global History*. Liverpool: Liverpool University Press.
- Herrero Sánchez, Manuel - Kaps, Klemens (2017) *Merchants and Trade Networks in the Atlantic and the Mediterranean, 1550-1800. Connectors of commercial maritime systems*. London-New York: Routledge.
- Levati, Stefano (2017) *Storia del tabacco nell'Italia moderna. Secoli XVII-XIX*. Roma: Viella.
- Lo Basso, Luca (2019) 'Storia connesse nel Mediterraneo dell'età moderna: Asia, Africa e America', *Pedralbes*, 39, pp. 263-292.
- Marzagalli, Silvia - Bartolomei, Arnaud (dir.) (2011) 'La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle', *Revue d'Histoire Maritime*, 13.
- Mintz, Sidney W. (1990) *Storia dello zucchero. Tra politica e cultura*. Torino: Einaudi.
- Müller, Leos (2019) 'Swedish Trade and Shipping in the Mediterranean in the 18<sup>th</sup> Century', 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. 453-469.
- Piccinno, Luisa (2019) 'Grandi porti e scali minori nel Mediterraneo in età moderna: fattori competitivi e reti commerciali', in *Ianuensis non nascitur sed fit. Studi per Dino Puncuh*. Genova: Società ligure di storia patria, pp. 1045-1059.
- Quaini, Massimo (2004) 'Per la storia della cultura territoriale in Liguria: viaggiatori, corografi, cartografi, pittori e ingegneri militari all'opera tra Medioevo e modernità', in Puncuh, Dino (a cura di), *Storia della cultura ligure*, vol 2. Genova: Società ligure di storia patria, pp. 5-67.
- Rönnbäck, Klas (2009) 'Integration of Global Commodity Markets in the Early Modern Era', *European Review of Economic History*, 13 (1), pp. 95-120.
- Subrahmanyam, Sanjay (2014) *Mondi connessi. La storia oltre l'eurocentrismo (secoli XVI-XVIII)*. Carocci: Roma.

Subrahmanyam, Sanjay (dir.) (2016) *Merchant Networks in the Early Modern World, 1400-1800*. London-New York: Routledge.