

RiMe

Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea

n. 8/I n. s., giugno 2021

*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

DOI: <https://doi.org/10.7410/1448>

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

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^e et XVIII^e 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>	

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*¹, 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

¹ *La Méditerranée dans la circulations atlantiques au XVIII^e 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 coloniali². 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 reti³, 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

² Vedi il caso del tabacco, descritto in Levati, 2016.

³ 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 seguono⁴.

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 autoctono⁵. 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

⁴ Vedi la categorizzazione proposta da Blockmans - Krom - Wubs - Mrozewicz, 2017.

⁵ 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 Seicento⁶.

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

⁶ 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^e-XIX^e 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^e 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)⁷. 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.

⁷ 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^e 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 18th 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.

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)

Guido Cioni

(Scuola Normale Superiore -
Università degli Studi di Napoli Federico II)

Date of receipt: 02/01/2021

Date of acceptance: 18/05/2021

Riassunto

Nel corso del XVII secolo Livorno si consacra come uno dei più importanti scali del Medi-terraneo occidentale. Recentemente, si è iniziato a interpretare il suo dinamismo non solo in relazione al 'commercio di deposito' favorito dalle franchigie medicee, ma anche alla luce della funzione di porta di accesso della penisola italiana per le merci provenienti dai commerci extraeuropei.

Al centro di questo contributo vi è il primo e decisivo aumento dei flussi di tabacco nel porto di Livorno (tra gli anni '30 e gli anni '60 del Seicento) come caso di studio sulla creazione di un mercato in espansione per un vero e proprio 'bene globale' di origine americana. L'interesse della ricerca è legato allo studio delle connessioni internazionali che consentono il decollo del commercio di tabacco in uno scalo senza legami diretti con le colonie del Nuovo Mondo, in un momento particolare legato all'istituzione granducale della privativa sul tabacco, concessa a una compagnia di ebrei residenti a Livorno.

Parole chiave

Abstract

During the seventeenth century, Livorno became one of the most important western Mediterranean ports of call. Recently, its dynamism has begun to be interpreted not only in relation to the 'warehousing trade' favoured by the Medici franchises, but also in the light of its function as a gateway to the Italian peninsula for goods coming from non-European trade.

At the centre of this contribution there is the first and decisive increase in the flow of tobacco in the port of Livorno (between the 1730s and the 1760s) as a case study of the creation of an expanding market for a truly 'global good' of American origin. The interest of the research is linked to the study of the international connections that allowed the tobacco trade to take off in a port of call with no direct links to the New World colonies, at a particular time linked to the Grand Ducal institution of the tobacco tax, granted to a company of Jews living in Livorno.

Keywords

Livorno; Tabacco; network commerciali;
privativa; riesportazioni.

Livorno; Tobacco; Commercial Networks;
Monopoly; Redistribution Trade

Introduzione. - 1. Dai primi passi di un genere coloniale senza domanda alla "fiscalizzazione del vizio". - 2. Livorno e il commercio transnazionale del tabacco: uno sguardo ai traffici del 1654-1657. - 3. Fattori mediterranei di attrazione: un bene globale tra domanda interna e riesportazioni. - 4. Note conclusive. - 5. Bibliografia. - 6. Curriculum vitae.

Introduzione

*Il patrio suolo à tramutar constretta,
sott'altro ciel mi coltivò già l'arte;
hor diffusa mi sono in ogni parte,
ed ogni clima i miei rampolli alletta.*

*Di me pianta più bella e virtuosa
il Brasile non ha, né 'l Peruano:
varcan per haver me vasto Oceano
la Bretagna, la Francia e Olanda ondosa.*

*In polve attratta e masticata in foglia,
soffiata in fumo ed in liquor lambita,
oltre il piacer ch'arredo, io porgo aita
con torre à chi mi prende ogni sua doglia¹*

Questi versi, opera del monaco cistercense Benedetto Stella, testimoniano la travolgente avanzata mondiale del tabacco nel corso dell'età moderna². Pianta originaria del Nuovo Mondo, la cosiddetta 'erba santa'³ divenne una delle mercanzie più ricercate negli scambi a lunga distanza del XVII secolo. La vistosa discesa dei prezzi (Davis, 1954; Menard, 1976; Schmidt, 1998) e le proprietà psico-attive della nicotina (Courtwright, 2001)⁴ contribuirono a spingere verso l'alto la domanda di una platea crescente di consumatori

¹ Stella, 1669, pp. n. nn.

² Sulla diffusione globale del tabacco a cavallo del 1600 si vedano Comes, 1900; Laufer, 1924a e 1924b; Ortiz, 1940; Goodman, 1993, pp. 36-54; Brook, 2008, pp. 117-151; Mann, 2013, pp. 63-107.

³ Sull'ampia varietà di nomi con cui ci si riferiva al tabacco nell'area italiana tra Cinque e Seicento, si veda Targioni Tozzetti, 1853, pp. 118-120.

⁴ Ma per una lettura che invita a diffidare tanto del determinismo biologico quanto del costruttivismo culturale, si veda Norton, 2008.

(Schivelbusch, 2000). Le principali potenze europee ne promossero la produzione su larga scala nelle piantagioni americane, primo pilastro di un intenso commercio globale che conquistò mercati d'oltremare e aumentò gli introiti doganali.

In questo contributo, propongo di seguire il decollo del mercato del tabacco dal punto di vista di Livorno⁵, porto mediterraneo precocemente connesso tanto con il Levante ottomano quanto con il mondo atlantico (Braudel – Romano, 1951; Ayoun, 1984; Schwarzfuchs, 1984). La sua ascesa è stata tradizionalmente concepita come una sorta di eccezione nel generale panorama di 'decadenza' del Mediterraneo seicentesco (Cipolla, 1952; Romano, 1962; Grendi, 1971), in ogni caso coerente con il paradigma della 'invasione nordica': lo scalo toscano avrebbe ricoperto un ruolo meramente passivo, subordinato agli interessi delle marine inglesi e olandesi protagoniste dei traffici oceanici e ormai affermatesi anche nel Mare Nostrum (Braudel, 1990; Masters, 1988; Fontenay, 2010; Fusaro - Heywood - Salah Omri, 2010)⁶. Tuttavia, seguendo gli studi più recenti, si avverte l'urgenza di mettere in discussione le tesi più perentorie⁷: un approfondimento sul mercato del tabacco a Livorno può rafforzare le nostre conoscenze sul contributo apportato dallo spazio mediterraneo seicentesco alla circolazione dei beni coloniali americani.

Mi soffermerò su tre aspetti cruciali legati all'affermazione del tabacco: le forme di prelievo fiscale; gli scambi internazionali; la domanda dei mercati interni. Sarà, così, possibile affrontare questioni indagate solo superficialmente dalla storiografia⁸: quali furono le reti mercantili protagoniste della redistribuzione mediterranea del tabacco? Che ruolo ebbero i mercati interni, con la loro domanda, nell'attrarre le nuove derrate coloniali? In che maniera

⁵ Sulla rilevanza di Livorno nei traffici a lunga distanza del pieno Seicento si vedano Sonnino, 1909; Baruchello, 1932; Mori, 1956; Frattarelli Fischer, 2009; Aglietti - Addobbati, 2016.

⁶ La storiografia su Livorno ha spesso ripreso il concetto di 'invasione nordica' per enfatizzare il totale distacco delle sorti del porto labronico dal resto del granducato: i suoi traffici erano essenzialmente nelle mani delle più dinamiche 'nazioni straniere', si vedano Romano, 1978; Malanima, 1995; Pagano de Divitiis, 1997.

⁷ Per una critica alla tesi di una decadenza assoluta del Mediterraneo del Seicento, si vedano Rapp, 1975; Greene, 2002 e 2010. Per una rivalutazione della posizione di Livorno, si vedano, anche in relazione alla bibliografia discussa, Addobbati, 2007; Ghezzi, 2007 e 2011; Alimento, 2008 e 2009; Trivellato, 2009; Aslanian, 2010; Tazzara, 2017.

⁸ Mi riferisco, in primo luogo, alla storiografia sul Mediterraneo seicentesco. Per contro, è disponibile una vasta letteratura sulla diffusione del tabacco nell'Europa atlantica che ha maggiormente approfondito tali problematiche: rimando all'ampia bibliografia internazionale citata e discussa in Levati, 2017. Possiamo, inoltre, contare su alcuni contributi su specifici stati della penisola italiana, si vedano Capalbio, 1999; Tolomeo, 2013; Calcagno, 2017.

uno stato senza possedimenti d'oltremare agì per intercettare la ricchezza generata dai commerci globali?

Quest'ultimo punto risulta particolarmente calzante: l'aumento della domanda di tabacco - merce esotica che incontrò da principio non pochi detrattori⁹, ma che si espanse comunque a macchia d'olio¹⁰ - innescò una vera e propria corsa a sfruttarne le potenzialità fiscali, giacché la sua diffusione forniva un'occasione per affrontare una delle sfide decisive per i governi dell'età moderna: la necessità di incrementare le entrate¹¹. Il tabacco, dunque, consente di indagare le modalità con cui le istituzioni fiscali di uno stato di antico regime senza colonie interagirono con la diffusione dei beni extra-europei.

1. *Dai primi passi di un genere coloniale senza domanda alla "fiscalizzazione del vizio"*¹²

I primi passi del tabacco a Livorno furono decisamente incerti: ancora negli anni '30 del Seicento il suo mercato era ben poca cosa. Il negoziante Giulio del Beccuto, titolare di un banco di "negozi, cambi e mercatura"¹³ a Livorno e impegnato nella compravendita di una vasta gamma di merci esotiche (Berti, 1978; Bertelli, 1994), è testimone delle difficoltà a smerciare tabacco spagnolo.

⁹ Si pensi all'invettiva contro il tabacco scritta dal re di Inghilterra e Scozia Giacomo Stuart, ai vari divieti contro la sua circolazione o alle bolle papali che minacciavano la scomunica contro coloro che ne abusavano nei luoghi sacri: si vedano Mosca Bonsignore, 2003; Ceci, 2015, pp. 1-6.

¹⁰ Anche il dibattito medico europeo circa le supposte proprietà curative del tabacco ne agevolò indubbiamente la circolazione: si vedano Dickson, 1954; Monti, 1987; Pozzati, 2017.

¹¹ Già la storiografia sullo 'stato moderno' aveva dedicato ampio spazio all'affermazione della sovranità in materia fiscale: si vedano Shennan, 1974; Hintze, 1975; Anderson, 1979; ora anche Blanco, 2020. Più recentemente, l'attenzione si è spostata dal processo di accentramento del potere politico verso la crescente capacità di estrarre risorse dal territorio di competenza e mobilitarle efficacemente a fronte di sfide finanziarie sempre più onerose, a partire dall'impennata delle spese belliche tra Sei e Settecento: si vedano Brewer, 1989; Bonney, 1995 e 1999; Torres Sánchez, 2007; Storrs, 2009; Yun Casalilla - O'Brien, 2012. Tuttavia, certe tendenze generalizzatrici hanno promosso una sorta di modello evolutivo per stadi, tendente alla burocratizzazione e all'internalizzazione della tassazione. Solo di recente è stato messo a tema il contributo di gruppi privati nella riscossione delle imposte: si vedano Knight - Wilcox, 2010; Graham, 2015; Félix - Dubet, 2018.

¹² L'espressione si trova in Norton, 2008, pp. 201-228.

¹³ Si veda ASFi, *Tribunale della Mercanzia*, f. 10840, 15/01/1631. Il banco di Giulio del Beccuto era una società in accomandita, forma di organizzazione commerciale che consentiva di suddividere e ridurre il rischio d'impresa, e, come tale, doveva essere obbligatoriamente registrata a Firenze presso il tribunale della Mercanzia: si vedano Carmona, 1964; Litchfield, 1969.

Nel 1632 lo descrive come un genere “abbondante e senza domanda, (...) quello che altri vendono segue a prezzi vilissimi”¹⁴. Evidentemente, il tabacco era “abbondante” solo in termini relativi, in quanto genere ancora “senza domanda” a Livorno.

Peraltro, il tabacco spagnolo era un bene pregiato, non certo rivolto alla massa dei consumatori¹⁵, ma fumare o fiutare tabacco non rappresentavano ancora né una moda, né tanto meno un tratto sociale distintivo per l'élite toscana¹⁶. Il consumo voluttuario trovò, semmai, origine a Livorno, porta di accesso di merci esotiche e beni extra-europei, in una domanda più popolare¹⁷, in contrasto con il modello dell'emulazione sociale *top-down*¹⁸. Negli inventari delle botteghe del tempo riscontriamo spesso balle o rotoli di tabacco del Brasile, una varietà più economica che giungeva nel Mediterraneo attraverso Lisbona¹⁹, solitamente in quantità sufficienti solo per un commercio al dettaglio²⁰.

Gli anni '30 segnano comunque una prima fase di svolta. Furono i negozianti ebrei sefarditi di Livorno, facilitati da relazioni mercantili ramificate e dalla propria ascendenza iberica²¹, a richiedere in più occasioni privilegi commerciali

¹⁴ Archivio Salviati, *Libri di commercio*, Copialettere, reg. 173, Giulio del Beccuto ai sig.ri Dardaglia e Paravagna, lettera del 26 dicembre 1632. Il negoziante livornese importava tabacco a Livorno tramite i suoi corrispondenti genovesi residenti ad Alicante, i signori Dardaglia e Paravagna: si veda *ivi*, lettere del 10 settembre e 17 dicembre 1631.

¹⁵ Ridotto in polvere da fiuto a Siviglia, era il tabacco più costoso sui mercati internazionali del tempo: si vedano Rodriguez Gordillo, 1977 e 2002; Luxán Meléndez - Bergasa Perdomo, 2003, pp. 143-144; Escobedo Romero, 2007.

¹⁶ Giulio del Beccuto inviò solo in un'occasione del tabacco a Firenze: tre caratelli spediti il 30 ottobre 1634 per conto di Girolamo Albizzi: si veda Archivio Salviati, *Libri di Commercio*, Quadernuccio delle Mercanzie, reg. 189, ff. n. nn.

¹⁷ Si pensi al ruolo dei marinai, peraltro individuati, insieme a soldati ed ecclesiastici, come vettori cruciali della diffusione del tabacco nell'Europa atlantica, si veda Vigié - Vigié, 1989, pp. 54-96.

¹⁸ Sull'emulazione sociale come principio alla base della cosiddetta 'rivoluzione dei consumi' si vedano Thirsk, 1978; McKendrick, 1982; Roche, 1997. Per il ruolo giocato da generi stimolanti e drogherie extra-europee in questo processo, si vedano Shammas, 1993; Carmagnani, 2010.

¹⁹ Sul legame tra la Toscana e Lisbona, “porto di due mari” tra Atlantico e Mediterraneo (Sequeira - Miranda, 2019) e sede di importanti case commerciali fiorentine, si vedano AA VV, 1994; Zamora Rodriguez, 2011 e 2014; Viola, 2012; Alessandrini - Viola, 2013; Orlandi, 2016.

²⁰ Per esempio, l'inventario, redatto in data 30 settembre 1639, della bottega del francese Jean Canguijean includeva 1 balla e 6 rotoli di tabacco del Brasile. Si veda Archivio Arcivescovile di Pisa (d'ora in poi AAPi), *Archivio del Sant'Uffizio di Pisa*, reg. 11, ff. 237r-265v.

²¹ D'altronde, la penisola iberica fu la prima regione europea a promuovere la produzione di tabacco su larga scala nelle colonie americane e ad addomesticare la pianta sul suolo del Vecchio continente, per quanto questa pratica venne presto interdetta per non danneggiare

sul tabacco, come avevano già fatto per altri generi coloniali americani (Cassandro, 1983; Israel, 2002). Mentre i mercanti italiani residenti a Livorno dovevano solitamente passare per l'intermediazione genovese²², i gruppi sefarditi potevano contare sulla circolazione di uomini e informazioni tra continente americano, penisola iberica e Mediterraneo: la loro intraprendenza promosse un meccanismo di importazione-imitazione che rese possibile non solo l'accesso a nuovi generi coloniali, ma anche l'adozione di tecniche e processi produttivi all'avanguardia pensati per conquistare nuovi mercati.

Infatti, nel 1632 David e Manuel Valensin introdussero a Livorno "l'arte di macinare il tabacco con odore o senza di maniera che riesce della medesima bontà e perfetione come si macina nella città di Siviglia in Spagna"²³. L'anno successivo ancora David Valensin, assieme a Mosè Israel Peres e Raffaello Politi, propose la coltivazione commerciale del tabacco²⁴ nelle campagne pisane in cambio di un monopolio trentennale su semina e vendita. Mosè Israel Peres sottolineò di "haver con buona esperienza nel Brasile et altrove fuori delli stati di V.A.S. preso maestranza di tabacco". Ci si aspettava che l'esportazione in Barberia del tabacco così prodotto avrebbe generato un extra-gettito doganale considerevole, a fronte di una gabella sui tabacchi introdotti ancora di "poco momento". Le piazze corsare del Maghreb avevano evidentemente acquisito una familiarità maggiore con la nuova pianta americana rispetto a Livorno, accreditandosi non solo come centri di raccolta di beni coloniali nel Mediterraneo occidentale, ma anche come luoghi di produzione aperti ai nuovi

le piantagioni coloniali (Pérez Vidal, 1959; Hanson, 1982; per l'Inghilterra, Thirsk, 1974). Non a caso, alla centralità degli ebrei sefarditi nel mercato del tabacco livornese corrisponde la preminenza dei 'nuovi cristiani' portoghesi - rimasti a differenza di altri correligionari in Portogallo e costretti (convintamente o meno) alla conversione al cristianesimo - nel traffico di beni coloniali dell'Atlantico iberico, a conferma dei legami mantenuti tra ebrei sefarditi, conversos e 'vecchi cristiani' portoghesi lungo le rotte atlantiche e mediterranee. Si vedano Studnicki-Gizbert, 2007, pp. 107-119; specificatamente sul tabacco, Norton, 2008, pp. 141-172; Figueirôa-Rêgo, 2013.

²² La Superba poteva contare su relazioni finanziarie e commerciali ben oleate con la corona spagnola e, in generale, con i principali scali della penisola iberica: si veda Costantini, 1978, pp. 301-320. Mercanti e capitani genovesi risultano attori centrali per la redistribuzione del tabacco nel Mediterraneo occidentale ancora nel pieno Settecento: si veda Lo Basso, 2017.

²³ Si veda Archivio di Stato di Livorno (d'ora in poi ASLi), *Governatore e Auditore*, Atti civili - suppliiche, reg. 2603, f. 112.

²⁴ A differenza di altri prodotti di origine tropicale, il tabacco garantiva una notevole capacità di adattamento nei climi temperati: si veda a questo proposito Stella, 1669.

consumi: i supplicanti livornesi, infatti, puntavano a reclutare proprio in quelle terre “dua schiavi pratici di simil coltura”²⁵.

Nonostante gli obiettivi ambiziosi, le prime sperimentazioni non resero i frutti sperati²⁶, ma dimostrano che i beni americani potevano approdare nel ‘Mediterraneo senza colonie’ seguendo la mobilità transcontinentale di ebrei che, nel nostro caso, avevano appreso in Spagna o direttamente in Brasile le tecniche di lavorazione del tabacco²⁷. Sempre da questi ambienti provenne nel 1645 la proposta di istituire la privativa (cioè, un monopolio sovrano) su introduzione, lavorazione e vendita del tabacco in tutti gli stati del granduca²⁸, definendo un modello di gestione destinato a durare a lungo. È opportuno indagare nel dettaglio tale soluzione, vero e proprio punto di incontro tra opportunità economiche del commercio livornese e interessi fiscali del granduca.

Innanzitutto, chi erano gli ebrei che proposero la privativa e ne ottennero la conduzione in appalto? Non certo gli ultimi arrivati: “membri dell’aristocrazia della Nazione”²⁹, appartenevano all’élite di grandi negozianti e banchieri sefarditi che operavano a Livorno nella compravendita di merci e nel mercato assicurativo³⁰. Le loro risorse economiche avevano già attirato l’interesse fiscale

²⁵ Informazioni e citazioni di questo paragrafo sono tratte da Archivio di Stato di Firenze (d’ora in poi ASFi), *Auditore poi Segretario delle Riformazioni*, reg. 36, ff. 248 r-v, Lorenzo Usimbardi al Serenissimo Gran Duca, 17 ottobre 1633.

²⁶ Un successivo tentativo da parte dello stesso gruppo di ebrei per ottenere la privativa della fabbricazione e della commercializzazione dei tabacchi in polvere - sollevando anche una questione di salute pubblica poiché in troppi erano soliti adulterarlo, tanto da renderlo “molto falseficato con molti così dannosi” - non andò in porto, compromettendo forse il buon esito dell’intero affare. Si veda ASFi, *Auditore delle Riformazioni*, reg. 37, f. 9. La vicenda finì addirittura nel dimenticatoio, innescando un contenzioso allorché il francese Giovanni Battaglieri chiese un analogo privilegio sulla coltivazione commerciale del tabacco: si veda *ivi*, reg. 40, f. 19.

²⁷ Sulla mobilità tra il Brasile e Livorno nei decenni del conflitto tra olandesi e portoghesi per il Pernambuco, si veda Tiribás, 2019.

²⁸ David e Jacob Israel de Tunis, Abram Vais Peña, David Falcone e Lazzerio Vigevano ottennero la privativa del tabacco per nove anni in cambio di un canone annuo di 10.000 scudi: si veda il “Bando et ordine da osservarsi per l’appalto e vendita del tabacco” pubblicato l’11 maggio 1645 e riprodotto in Cantini, 1800-1808, vol. XVII, pp. 203-205. Si vedano anche Cassandro, 1983, p. 90; Frattarelli Fischer, 1987 e 2003; Toaff, 1990, pp. 392-393. Il carattere universale della privativa non era affatto un dato scontato: il potere sovrano era chiamato a una costante negoziazione attorno all’imposta con numerosi privilegi territoriali e di ceto. Si veda in generale Collins, 1988.

²⁹ Così descritti in Toaff, 1990, p. 393.

³⁰ Abram Vais Peña e Abram Israel de Tunis (padre di David e Jacob) figurano in diverse cause intentate per ottenere il risarcimento previsto da contratti di assicurazione su carichi spediti

del sovrano: nel 1644 era stato istituito presso la dogana di Livorno un monte³¹ dove la ‘nazione ebrea’, in cambio di un interesse annuo del 6%, era chiamata a riconoscere un prestito di ben 100.000 scudi in favore del granduca³². Anche i 10.000 scudi annui previsti dall’appalto del tabacco erano cifra di una certa importanza, incomparabile con la selva di piccoli contratti e privilegi commerciali riconosciuti dal sovrano a coloro che avviavano nuove imprese. Non a caso, la nuova misura faceva parte di un’ampia e sofferta riforma della fiscalità, implementata in questi anni dal granduca Ferdinando II per far fronte alle contribuzioni militari richieste dalla corona spagnola nel corso della guerra dei trent’anni e alle spese belliche della guerra di Castro, 1642-1644 (Waquet, 1990, pp. 120-129; Addobbati, 2015).

Molti studi classici hanno criticato il carattere frammentario e l’eccessivo fiscalismo di tali interventi (Diaz, 1976, pp. 388-392; Baruchello, 1932, p. 288), ma occorre contestualizzare i singoli provvedimenti fiscali dentro la logica d’insieme della finanza del tempo. In un’epoca in cui le spese imputate al sovrano conoscevano repentine impennate, grandi e piccoli stati erano chiamati a individuare soluzioni concrete per aumentare rapidamente il gettito. Anziché ricercare la ‘modernità fiscale’ in ciò che sembra preannunciare l’istituzione di una tassazione ordinaria, centralizzata e gestita da burocrazie pubbliche³³, è nostro compito comprendere in che termini le forme tradizionali di prelievo e la contrattazione tra istituzioni e soggetti economici – due elementi ricorrenti nella fiscalità dell’età moderna – garantivano una certa funzionalità agli attori storici del tempo, nonostante tali pratiche divergano dalla nostra concezione dei confini tra ‘pubblico’ e ‘privato’³⁴.

per via marittima: si veda Archivio di Stato di Pisa (d’ora in poi ASPi), *Consoli del Mare*, Atti civili, regg. 211-212. Il mercato assicurativo era centrale per i traffici livornesi, anche se in questa epoca non aveva ancora dato vita a un settore specializzato. Si veda diffusamente Addobbati, 2007.

³¹ I monti istituiti dai granduchi medicei erano le principali istituzioni per la gestione del debito sovrano: si vedano Dal Pane, 1965; Waquet, 1990.

³² Sull’istituzione del monte ebraico e le relative trattative portate avanti, per la parte granducale, dal provveditore della Dogana di Livorno, Pandolfo Attavanti, si veda Tazzara, 2017, pp. 116-117.

³³ Si vedano le considerazioni fatte sopra alla nota 11.

³⁴ Si tratta, a ben vedere, di una dicotomia che rischia di essere del tutto fuorviante per interpretare la finanza di antico regime. Mi permetto di rimandare alle considerazioni più ampie che ho svolto sul punto in Cioni, 2020.

Tornando al nostro caso, la proposta di introdurre una privativa universale sul tabacco trovava concordi molti magistrati e segretari granducali³⁵:

Tutti hanno concorso che il Negozio sia buono et i capitali da passarsi et da procurarne l'esecuzione perché si fa per V.A. una grossa entrata di ducati 10.000 sopra il consumo di cosa la quale non è di aggravio considerabile à sudditi che con l'appalto venga a rincararsi poiché non è punto necessaria al viver humano, ma solamente di certa satisfatione e gusto, et ci sono esempi di altri stati dove è parimenti appaltata³⁶

La rilevanza di un canone annuo quantitativamente significativo, ma soprattutto chiaramente definito e versato in anticipo dagli appaltatori, leniva la cronica difficoltà di prevedere in maniera affidabile il gettito fiscale, a causa di informazioni parziali e variabili non controllabili. Inoltre, una tassazione sul tabacco era vista di buon occhio perché colpiva un genere superfluo, "cosa non punto necessaria al vivere humano, ma di mero diletto per non dir vitio"³⁷: a differenza di altre gabelle, non avrebbe incrementato il prezzo di beni essenziali, riducendo il rischio di proteste e sollevazioni popolari. Peraltro, simili riflessioni erano state presentate a giustificazione della privativa del tabacco in altri contesti della penisola italiana e, più in generale, in Europa³⁸.

Ora, soprattutto in una prima fase, questo negozio sarebbe risultato impossibile senza la collaborazione di ambienti mercantili capaci di garantire un regolare rifornimento dai traffici a lunga distanza. Forti di questa posizione, gli ebrei appaltatori ottennero facilmente dalle autorità toscane ulteriori vantaggi commerciali e leggi severe contro il contrabbando³⁹. Tuttavia, a fronte

³⁵ Oltre all'auditore delle riformazioni Alessandro Vettori, la commissione incaricata di 'digerire' la bozza del capitolato per l'appalto del tabacco era composta dal depositario generale Cosimo del Sera, il provveditore del sale Ottavio Capponi, il senatore Niccolò degli Albizzi, il marchese e maggiordomo di corte Vincenzo Salviati e l'auditore Stefano Marzi per lo 'Stato nuovo' di Siena. La stesura iniziale dei capitoli aveva, inoltre, coinvolto il governatore e il provveditore della dogana di Livorno Ludovico da Verrazzano e Pandolfo Attavanti.

³⁶ ASFi, *Auditore delle Riformazioni*, reg. 42, f. 846r, Lettera di Alessandro Vettori a Giovanni Battista Gondi, 26 marzo 1645.

³⁷ Così Alessandro Vettori in ASFi, *Auditore delle Riformazioni*, reg. 42, f. 847r, Lettera di Alessandro Vettori a Cosimo del Sera, 22 marzo 1645.

³⁸ Si veda Levati, 2017, pp. 63-75. Peraltro, il riferimento all'esempio altrui testimonia la portata della circolazione sovrastatale di tecniche contabili e misure fiscali, volta a favorire un costante 'ibridismo culturale e amministrativo', si veda Dubet - Legay, 2011.

³⁹ In pochi anni, gli appaltatori, "per poter proseguire detto appalto", ottennero: la riduzione della quantità massima di tabacco per uso personale da 2 libbre a 4 onces; l'estensione delle pene previste ai contrabbandieri, a complici e trasportatori del tabacco di frodo; l'obbligo di

di concessioni rilevanti, uno stato mediterraneo senza possedimenti coloniali come il granducato di Toscana riuscì a sfruttare le potenzialità fiscali del tabacco per consolidare il proprio debito pubblico⁴⁰: la contrattazione con gruppi privati inseriti negli scambi globali, in grado di anticipare ingenti somme al sovrano, produceva ritorni di cruciale importanza per le casse granducali.

2. Livorno e il commercio transnazionale del tabacco: uno sguardo ai traffici del 1654-1657

I primi passi del tabacco a Livorno e in Toscana hanno messo in luce la centralità dell'intermediazione iberica e la preminenza dell'elemento ebraico-sefardita, fattori che sembrano caratterizzare il settore del tabacco nell'intera regione⁴¹. Tuttavia, diverse testimonianze dipingono un vero e proprio affare transnazionale che mal si concilia con l'immagine del commercio a lunga distanza organizzato su base etnico-religiosa o familiare (Curtin, 1984; Subrahmanyam, 1996; Hancock, 2005; Trivellato, 2009). Lo stesso David Falcone, prima di entrare nella compagnia dell'appalto toscano, trattava sulla piazza di Livorno tabacco all'ingrosso insieme ad un altro ebreo, David Coitino, rifornendosi di foglie americane tramite il mercante inglese Giovanni Hale⁴².

Si possono trarre maggiori informazioni dagli archivi del magistrato della sanità, fonte preziosa per ricostruire i traffici marittimi e le merci in arrivo a

dare sempre notizia agli appaltatori circa l'estrazione di tabacco dalle dogane di Firenze, Pisa, Livorno e Siena; l'esclusione della clausola del prezzo massimo di vendita previsto nei capitoli dell'appalto per i tabacchi venduti dagli appaltatori direttamente a mercanti esportatori; il divieto di vendere la polvere chiamata 'purga capo', simile negli effetti al tabacco; l'esenzione per i gestori dell'appalto a Livorno, anch'essi ebrei, dall'eventuale servizio come massari della 'nazione ebraica'. Si vedano ASFi, *Auditore delle Riformazioni*, reg. 42, ff. 870v-r e ff. 877r-881v; ASLi, *Governatore e Auditore*, Atti civili - Suppliche, reg. 2605, ff. 136-137; *ivi*, ff. 873-876.

⁴⁰ Il canone annuo della privativa del tabacco era la seconda entrata più grande a garanzia dei luoghi del monte del sale, il più importante in epoca medicea: si veda Waquet, 1990, p. 376. La gestione del debito pubblico, in particolare la capacità di destinare entrate fiscali alla garanzia degli interessi sui capitali prestati al sovrano, era questione dirimente per la finanza di antico regime: si veda, per gli stati italiani dell'età moderna, Pezzolo, 2012.

⁴¹ A metà anni '50, una lite portata davanti al tribunale del governatore di Livorno mostra come tanto il commercio all'ingrosso quanto gli appalti del tabacco fossero nelle mani di ebrei non solo a Livorno, ma anche a Massa e nel ducato di Modena: si veda ASLi, *Governatore e Auditore*, Atti criminali, reg. 3082, f. 142.

⁴² Si veda ASLi, *Governatore e Auditore*, Atti civili - Suppliche, reg. 2604, ff. 18 e 154.

Livorno⁴³. Alcuni studi hanno effettuato una sistematica raccolta di dati da questa documentazione: ne emerge un quadro che conferma la residualità del tabacco sulla scena livornese fino agli anni '30 del Seicento, per poi registrare un deciso salto quantitativo a partire dal decennio successivo (Braudel - Romano, 1951; Engels, 1997, pp. 95 e ss.; Ghezzi, 2009, p. 329, e 2011, pp. 162-165). Propongo qui di integrare tali considerazioni con un'analisi approfondita dei carichi di tabacco in arrivo a Livorno tra gennaio 1654 e agosto 1657⁴⁴. Sono anni interessanti, segnati da una congiuntura favorevole: la ripresa dei traffici tra Atlantico e Mediterraneo, che avevano inevitabilmente sofferto durante il conflitto anglo-olandese (1652-1654), si sommava alla rilevanza ormai raggiunta dal commercio del tabacco a 10 anni dall'istituzione della privativa nel granducato. La documentazione illustra, inoltre, i porti di provenienza, la nazionalità dei capitani di nave e, in alcuni casi, i negozianti livornesi a cui il carico era destinato: sono indicazioni fondamentali per cogliere le dinamiche mercantili generate dal tabacco.

Nel periodo preso in considerazione, 48 imbarcazioni scaricarono nel porto labronico tabacco – assieme a un ampio assortimento di altre mercanzie⁴⁵ – per

⁴³ Le 'portate' presentate dai capitani delle navi in entrata a Livorno e destinate ai magistrati della sanità - ufficio preposto alla prevenzione e al contenimento delle epidemie - descrivono dettagliatamente i beni trasportati: le mercanzie, soprattutto quelle ritenute 'soggette' al contagio, potevano trasmettere, secondo le concezioni mediche del tempo, malattie epidemiche, su tutte la peste, con la stessa virulenza delle persone infette. Si vedano Ciano, 1976; Cipolla, 1992. Per contro, una storia quantitativa esauriente dei traffici del porto è resa problematica dalla perdita di buona parte della documentazione prodotta dalla dogana di Livorno.

⁴⁴ Le portate mercantili comprese entro questi estremi cronologici sono conservate senza interruzioni in alcune filze dell'imponente carteggio medico. Tutti i dati e le indicazioni, ove non diversamente specificato, sono tratti da ASFi, *Mediceo del Principato*, reg. 1818, inss. 4-5; e *ivi*, reg. 1819, inss. 3-6. Alcune considerazioni su queste carte in Ciano, 1978.

⁴⁵ Un'analisi più complessiva delle portate mercantili attesta la frequente presenza di partite di tabacco a bordo di mercantili con beni coloniali in stiva: non di rado veniva trasportato assieme a zucchero e pepe, due fondamentali generi extra-europei che, dopo secoli di intermediazione e produzione levantina, avevano ormai preso la rotta atlantica per arrivare nel Mediterraneo. Coerentemente con quanto osservato da Filippini (1998, I, pp. 55-57), il tabacco risulta una costante sulle navi provenienti da Lisbona, i cui traffici verso Livorno erano dominati dalle riesportazioni di generi extra-europei. Le navi provenienti dall'Inghilterra, invece, erano spesso dedite allo smercio di prodotti alimentari, materie prime e manufatti: soprattutto pesce salato, piombo, ferro, stagno e pannine. Queste merci più voluminose non sempre lasciavano spazio in stiva per i tabacchi e gli altri generi coloniali: in loro presenza, questi ultimi coprivano al massimo una parte ridotta, ma molto redditizia, del carico. Le navi provenienti dalle Province Unite, infine, erano spesso caratterizzate da un più vasto assortimento di merci, dai prodotti alimentari ai coloniali, beneficiando di una portata mediamente più elevata (media di 1.825 salme contro le 1.100

un volume complessivo di 3.864 quintali. La stragrande maggioranza (3.104 quintali a bordo di 29 navi) aveva iniziato il proprio viaggio oltre lo stretto di Gibilterra, soprattutto nelle capitali europee di Lisbona, Londra e Amsterdam⁴⁶. Le tre città erano al centro di economie imperiali che il tabacco aveva contribuito a integrare su scala transcontinentale⁴⁷. Tuttavia, si segnalano tre carichi rilevanti in arrivo direttamente dalle isole atlantiche (Barbados e Azzorre) che approdarono a Livorno senza passare dalle capitali metropolitane⁴⁸. Esisteva ancora, dunque, la possibilità che i generi coloniali arrivassero nel Mediterraneo direttamente dalle regioni produttrici americane, nonostante le legislazioni mercantiliste⁴⁹.

Furono soprattutto i tabacchi di provenienza nordica a imporsi progressivamente sul mercato livornese⁵⁰. D'altronde, i piantatori della baia del Chesapeake, al confine tra le colonie nordamericane della Virginia e del Maryland, spedivano ormai una media annua di 15 milioni di libbre (circa 68.000 quintali) verso l'Inghilterra⁵¹, cifra molto più alta rispetto alle esportazioni brasiliane. Tuttavia, gli arrivi di tabacco a Livorno da Londra erano di dimensione decisamente ridotta, se paragonati agli altri carichi ponentini: le ricche compagnie londinesi specializzate nella redistribuzione del

salme di quelle provenienti dall'Inghilterra).

⁴⁶ Su 48 bastimenti registrati, 25 provenivano dalle tre capitali o da porti strettamente dipendenti, come il porto di Tessel nel caso di Amsterdam.

⁴⁷ Esiste un'ampia letteratura da consultare: si veda in generale McCusker - Morgan, 2000. Sulla produzione di tabacco tramite schiavi africani nelle colonie americane e la sua integrazione nei complessi imperiali dominati dai centri europei, si vedano Kulikoff, 1986; Nardi, 1996; Walsh, 2010; Hahn, 2011; Luxán Meléndez, 2015; Figueirôa-Rêgo - Sanz Rozalén - Luxán Meléndez, 2015.

⁴⁸ Si trattava della nave *Riccardo e Maria*, capitanata dall'inglese Francesco Restfoni, proveniente dall'Isola di Barbados con a bordo 330 quintali di tabacco, approdata a Livorno il 10 giugno 1655: si veda ASFi, *Mediceo del Principato*, reg. 1818, ins. 5, lettera del 10/06/1655; e delle navi *Caccia e Tommaso* e *Lucia* provenienti dalle 'Isole Terziere' (ovvero le Azzorre), approdate a Livorno rispettivamente il 3 e il 29 ottobre 1656: si vedano *ivi*, reg. 1819, ins. 6, lettere del 03/10/1656 e 29/10/1656. Presumibilmente, le navi in questione erano di ritorno dalla terraferma americana, dove era più probabile che avessero caricato tabacco.

⁴⁹ La dinamica è confermata dalla frammentaria documentazione conservata presso l'archivio dell'ufficio livornese della sanità granducale: il 9 luglio 1635 la nave capitanata dall'inglese Tomaso Pere proveniente dalle 'Isole Terziere' approdò a Livorno con un carico di 500 casse di zucchero, 300 rotoli e 4 casse di tabacco. Si veda ASLi, *Magistrato di Sanità*, reg. 60, f. 31.

⁵⁰ Sui 3.104 quintali provenienti da Ponente, possiamo ricondurre 1.396,35q a tabacchi di produzione inglese, 1.375,32q alla produzione olandese e 332,38q alla produzione lusobrasiliana.

⁵¹ Così negli anni attorno al 1660, a fronte del solo milione di libbre esportate nel 1640. Si vedano i dati riportati in Menard, 2007.

tabacco (Price - Clemens, 1987) non furono in grado di monopolizzare i mercati mediterranei, a differenza di quanto accadde in Europa nord-occidentale, nel Baltico e nell'area germanica (Price, 1973, pp. 509-530).

Le ragioni di questa mancanza non sono da ricercarsi in un disinteresse per i mercati della regione⁵², bensì nelle difficoltà poste da un'agguerrita concorrenza. Quest'ultima proveniva, in primo luogo, dalla produzione olandese che, paradossalmente, crebbe a dismisura mentre le Province Unite andavano incontro alla perdita definitiva della regione brasiliana di Pernambuco (Disney, 2009, II, pp. 221-231). Negli anni '50 una prolungata recessione agricola e la domanda dei negozianti di Amsterdam spinsero molti terreni, soprattutto nella provincia di Utrecht, verso la coltura del tabacco. Si ottenne, così, una riserva a buon mercato da mischiare con le pregiate foglie Virginia importate dall'Inghilterra, realizzando un prodotto finale di qualità molto apprezzato, ma dal prezzo contenuto. Nel secondo Seicento, il tabacco olandese assunse una posizione preminente in molti mercati del Mediterraneo occidentale (Israel, 1989, p. 266; De Vries - van der Woude, 1997, pp. 221 e ss.; Ghezzi, 2011, p. 165).

Dobbiamo considerare, inoltre, la concorrenza di due rotte alternative a quella atlantica. Infatti, il tabacco era stato precocemente addomesticato in alcune regioni dell'impero ottomano e dell'impero safavide: tali produzioni entravano, anche se in piccole quantità, nei carichi levantini in arrivo a Livorno⁵³, soprattutto a bordo di mercantili di piccola stazza capitanati da francesi di origine provenzale, già in questi anni particolarmente attivi nella *carovane maritime* attraverso il Mediterraneo (Panzac, 2004). Maggiore rilevanza avevano i carichi provenienti dalla Barberia: poche imbarcazioni, ma con partite di tabacco molto significative a bordo di navi capitanate da italiani residenti a Livorno, loro stessi dediti ad attività corsare e piratesche⁵⁴. Anche in una fase

⁵² Negli anni '30 e '40 del Seicento, i mercanti inglesi avevano ormai acquisito un'assoluta leadership a Livorno nella redistribuzione di baccalà di Terranova e prodotti della madrepatria, come stagno, piombo e tessuti leggeri di lana: si veda Pagano de Divitiis, 1997.

⁵³ Solo 118 quintali di tabacco risultano entrati a Livorno per questa via, all'interno di portate dove le merci più rilevanti erano decisamente altre, ma addirittura 12 bastimenti su 48 che scaricarono tabacchi a Livorno provenivano dal Levante, soprattutto da Smirne. Da un'analisi delle portate levantine, emerge con chiarezza come il tabacco rappresentasse un prodotto secondario del traffico e una quota ridotta del carico mercantile: a fare la parte del leone erano seta e lana grezze, cuoia, tappeti, filati e telerie, cera e generi voluttuari come cannella e caffè.

⁵⁴ In particolare, il 17 giugno 1655 due barche provenienti da Algeri entrarono a Livorno con due importanti partite di tabacco: la nave *San Francesco e Sant'Antonio* di Antonio Napoleone trasportava 305 rotoli di tabacco (circa 201 quintali), mentre la nave *La Madonna del Loreto* di

più matura del commercio del tabacco, la costa maghrebina rimaneva, dunque, uno snodo importante per la redistribuzione del tabacco nel Mediterraneo.

Infine, uno sguardo ai protagonisti delle contrattazioni di tabacco a Livorno stride con l'immagine tradizionale del porto in mano ai mercanti nordici. Pedro de Silva Enriques, console della 'nazione portoghese' e procuratore della compagnia generale del Brasile⁵⁵, importava tabacco da Lisbona⁵⁶. Ricevevano tabacchi anche mercanti italiani come Giuseppe Armano e Cesare Santini⁵⁷, originari rispettivamente di Venezia e Lucca⁵⁸. Le loro compagnie, una volta che i nuovi consumi si furono affermati, seppero cogliere opportunità economiche ritagliandosi quote di mercato nella redistribuzione di mercanzie coloniali di origine americana nel Mediterraneo.

3. Fattori mediterranei di attrazione: un bene globale tra domanda interna e riesportazioni

Conviene non arrestare l'indagine alle mura di Livorno per comprendere il ruolo della domanda interna del granducato e di altri mercati nell'attrarre i tabacchi nella regione. I primi risultati della ricerca che sto conducendo

Francesco Levanto aveva 400 rotoli in stiva (circa 264 quintali). Si veda ASFi, *Mediceo del Principato*, reg. 1819, ins. 4, lettera del 17 giugno 1655.

⁵⁵ Si veda Zamora Rodriguez, 2010, pp. 49-50. È stata fatta luce sulla probabile origine conversa dei Silva e Silva Enriques di Livorno (Zamora Rodriguez, 2013), ma è interessante notare come essi avessero deciso di rimanere, almeno pubblicamente, nella fede cattolica, una scelta che poteva facilitare le relazioni con il Brasile portoghese. Un comportamento simile si registra per il capitano brasiliano Emanuele de Sà, sospettato di giudaismo e per questo denunciato all'Inquisizione: si veda AAPi, *Archivio del Sant'Uffizio di Pisa*, reg. 17, ff.143r-146r e 254r-256v. Ringrazio l'amico e collega Victor Tiribás per avermi segnalato questo incartamento.

⁵⁶ Il 22 aprile 1657 la nave capitanata dall'inglese Thomas Hill proveniente da Lisbona trasportava 68 rotoli di tabacco a lui destinati: si veda ASFi, *Mediceo del Principato*, reg. 1819, ins. 6, lettera del 22/04/1657.

⁵⁷ Cesare Santini, secondo la portata mercantile presentata dal capitano francese Carlo Casto, era destinatario di 90 cantara di tabacco caricate sulla nave *San Salvatore*, salpata da Negroponte: si veda ASFi, *Mediceo del Principato*, reg. 1818, ins. 4, lettera del 23/11/1654. Giuseppe Armano, invece, ricevette una partita di tabacco in arrivo da Smirne sulla nave *San Carlo* capitanata dal francese Honorato Ghigo,: si veda *ivi*, reg. 1819, ins. 5, lettera del 07/08/1656.

⁵⁸ Così apprendiamo in ASLi, *Governatore e Auditore*, Atti civili - Suppliche, reg. 2604, f. 287. Ulteriori informazioni su Armano, l'accomandatario di una compagnia di "cambio e mercatura" con sede a Livorno e radicati legami con Amsterdam e Venezia, in ASFi, *Tribunale della Mercanzia*, reg. 10844, f. 156.

restituiscono un quadro piuttosto dinamico che suggerisce l'opportunità di ulteriori approfondimenti.

In primo luogo, l'evoluzione del canone di appalto della privativa mostra una costante crescita: dai 10.000 scudi del primo contratto (1645), si passò a 15.000 scudi nel 1654, ulteriormente saliti a 20.000 nel 1663 e a 30.000 nel 1672⁵⁹. Tale ascesa corrispose a un aumento della domanda interna che non fu né immediato, né indolore: una memoria di inizio Ottocento ricorda che gli appaltatori dovettero procedere con una distribuzione sottocosto, se non gratuita, dei tabacchi, in modo da abituare i consumatori al nuovo prodotto⁶⁰. Assuefazione e dipendenza da nicotina non sempre garantivano il successo commerciale, anzi, alcuni appaltatori andarono incontro alla bancarotta⁶¹.

Nonostante le difficoltà, il mercato interno acquisì progressivamente maggiore rilevanza. Prendiamo come riferimento il canone del 1663, fissato a 20.000 scudi (ovvero, 140.000 lire fiorentine) sulla base dei risultati della gestione precedente. La vendita di 220 libbre (circa 1 quintale) rendeva circa 500 lire⁶², quindi per rispettare il pagamento del canone annuo gli appaltatori dovevano vendere almeno 280 quintali di tabacco all'interno dei confini granducali: una cifra rilevante, se pensiamo che la media annua di tabacco in arrivo a Livorno per gli anni 1654-57 fu di 1.288 quintali. In altre parole, almeno il 20% del tabacco contrattato a Livorno era rivolto al mercato interno⁶³. Tale proporzione è in linea con quanto registrato nelle metropoli imperiali di Londra e Lisbona⁶⁴, anche se il consumo di tabacco nel granducato sembrerebbe, da

⁵⁹ Informazioni tratte da ASFi, *Azienda del Sale e del Tabacco*, reg. 148, "Copia di suppliche e rescritti antichi, relativi alla transazione sulla Gabella dei Tabacchi concessa agli Appaltatori della Regalia, dal 1662 a 1683"; ASFi, *Auditore delle Riformazioni*, reg. 42, f. 843; *Ibi*, reg. 51, f. 146.

⁶⁰ "L'uso del tabacco in polvere non fu in principio molto comune, [pertanto] bisognò per assuefarsi le persone facilitarne la compera e quasi donarlo", ASFi, *Azienda del Sale e del Tabacco*, f. 148, "Notizie storiche intorno alla Regalia del Tabacco".

⁶¹ Secondo la citata memoria, negli anni '70 fu questo il caso dell'ebreo "Emanuel Levi, il patrimonio del quale fu incorporato dal magistrato del sale": *ibidem*.

⁶² Gli appaltatori erano tenuti a vendere il tabacco sodo non oltre le 2 lire per libbra e quello in polvere non oltre le 3 lire. Dalla documentazione esaminata in precedenza emerge che il tabacco sodo era molto più comune di quello in polvere sul mercato di Livorno: possiamo, quindi, ipotizzare una ripartizione delle 220 libbre in 170 libbre di tabacco sodo (che vendute a 2 lire la libbra rendono 350 lire) e 50 libbre di tabacco in polvere (150 lire se vendute a 3 lire la libbra).

⁶³ La percentuale è conservativa, considerando che gli appaltatori avevano tutto l'interesse a vendere una quantità maggiore di tabacchi per realizzare margini di profitto.

⁶⁴ La percentuale di tabacco in arrivo a Lisbona destinato alla riesportazione era pari almeno all'80%: si veda Figueirôa-Rêgo, 2018. Addirittura fino al 90% del tabacco del Chesapeake in arrivo in Inghilterra era riesportato: si veda Price, 1964.

questi dati, ben al di sotto delle 2 libbre pro capite calcolate per l’Inghilterra del tempo⁶⁵.

Le tempistiche del mercato interno stimolano una riflessione sulla dialettica tra i nuovi beni coloniali e le soluzioni istituzionali adottate per regolamentarne la circolazione. Non a caso, gli arrivi di tabacco a Livorno iniziarono a crescere agli inizi degli anni ‘40, ma conobbero l’impennata decisiva proprio con l’istituzione della privativa. Quest’ultima, infatti, non rappresentava una soluzione sicura per sfruttare un commercio avviato, ma una sperimentazione istituzionale per promuovere un negozio quasi sconosciuto nel territorio granducale (eccezion fatta per Livorno), sperando di poterne poi beneficiare fiscalmente. L’organizzazione della privativa generava una convergenza di interessi tra appaltatori e magistrature granducali per incrementare il consumo interno di tabacco. Peraltro, una volta stabilizzato il meccanismo, la privativa agiva sul mercato livornese come grande acquirente, dovendo rifornirsi di tabacchi di varia qualità per soddisfare consumatori con possibilità economiche e gusti diversi. Nel caso del tabacco, dunque, commercio a lunga distanza e forme di prelievo fiscale si alimentarono a vicenda: anche i dispositivi istituzionali dell’antico regime, troppo spesso liquidati come un ostacolo ai traffici, potevano costituire veri e propri *pulling factors* per la circolazione dei nuovi beni coloniali.

Inoltre, come appare chiaro dai destinatari di alcuni carichi, Livorno ambiva ad assumere una posizione di prim’ordine nella redistribuzione del tabacco oltre i confini del granducato⁶⁶. Già i primi supplicanti livornesi che richiesero privilegi commerciali su tale prodotto, David e Manuel Valensin, suggerirono che il loro negozio avrebbe fatto sì che “concorreranno da tutte le parti d’Italia a comprarlo in detta città [di Livorno]”⁶⁷. Tale prospettiva si concretizzò nei decenni successivi: persino i ‘partitanti’ (cioè, appaltatori) di Venezia chiesero a più riprese di poter importare via terra dai porti di Genova e Livorno i tabacchi destinati ai territori di Brescia, Bergamo, Crema e Verona, ottenendo esenzioni

⁶⁵ Sui dati inglesi, si veda Shammas, 1993, p. 181. Per una storia demografica del granducato di Toscana, si veda del Pantà, 1974.

⁶⁶ Livorno era in concorrenza soprattutto con il porto di Genova come scalo preferito dai mercantili che portavano nel Mediterraneo centrale beni dal Nord Europa, dall’Oceano Indiano e, soprattutto, dalle colonie americane: si veda Calcagno, 2019. Anche Venezia mantenne per tutta l’età moderna una posizione di notevole importanza nell’importazione di nuovi consumi nella penisola italiana: si vedano Fusaro, 1997 e 2015; Ghezzi, 2019.

⁶⁷ ASLi, *Governatore e Auditore*, Atti civili - Suppliche, reg. 2603, f. 112.

non scontate in un sistema politico-economico che tendeva a concentrare le importazioni nelle dogane della capitale⁶⁸.

D'altronde, malgrado nei territori granducali la privativa fosse gestita dagli appaltatori, Livorno rimase sede di un vivace commercio all'ingrosso aperto ai mercanti 'particolari' che potevano "liberamente venderlo per fuori delli Stati solamente"⁶⁹. La discrepanza tra i due regimi generò non pochi grattacapi, soprattutto in materia di contrabbando⁷⁰. I mercanti erano obbligati a depositare i propri tabacchi in magazzini sotto l'autorità della dogana di Livorno⁷¹ e ad ottenere licenza dagli appaltatori prima di riesportarli. Nei fatti, il sistema concentrava in questi edifici una merce illegale, una 'droga' che, se introdotta di frodo al di là delle mura di Livorno, avrebbe sottratto quote di mercato agli appaltatori e danneggiato indirettamente il fisco. Per questo motivo i primi bandi sul tabacco furono molto restrittivi, permettendo solo riesportazioni marittime via Livorno⁷². Tuttavia, i negozianti riuscirono presto a strappare condizioni più favorevoli, ottenendo di poter "estrarre da detta città tabacchi sodi, purché sieno sodi e non in polvere, e quelli far transitare e trasportare a Firenze, per di qui farli passare a Bologna, per servizio di quella o altre città"⁷³. Gli interessi mercantili tornarono a confliggere a più riprese con le rigidità della privativa⁷⁴, ma era stato così definito un canale per fare di Livorno il centro di

⁶⁸ Si veda Archivio di Stato di Venezia (d'ora in poi ASVe), *Cinque Savi alla Mercanzia*, II serie, reg. 170, ff. n. nn.. Decreti del Senato del 17 gennaio 1694, 3 agosto 1697, 18 novembre 1702 e 20 settembre 1709.

⁶⁹ Si veda il bando dell'appalto del tabacco del 1645, pubblicato in Cantini, 1800-1808, vol. XVII, p. 204.

⁷⁰ La natura stessa dello *ius prohibendi* creava il contrabbando, poiché ciò che era consentito fino al giorno prima subiva un processo di penalizzazione; pertanto la prima preoccupazione delle autorità, una volta stabilito il monopolio, era quella di approvare un'efficace legislazione contro il contrabbando: si veda Levati, 2013.

⁷¹ Tra le altre cose, si accese subito una disputa su chi fosse chiamato a sostenere i costi di tali magazzini tra appaltatori, mercanti particolari e dogana di Livorno: si veda ASLi, *Dogana granducale*, reg. 3, f. 26.

⁷² Si veda, per esempio, l'articolo VI del "Bando e ordine da osservarsi per l'appalto del tabacco" del 1 agosto 1690, per cui "l'estrazione in qualunque caso debba sempre seguire per mare, perché il tabacco che non sia del predetto appaltator generale, mai ha da poter transitare per alcuna parte o luogo degli Stati suddetti di S.A.S. che tutti vengono compresi nel presente appalto", si veda Cantini, 1800-1808, vol. XX, pp. 121.

⁷³ La citazione è tratta dal "Bando e ordine da osservarsi per l'appalto del tabacco" del 14 marzo 1699 in Cantini, 1800-1808, vol. XXI, p. 71.

⁷⁴ Vari memoriali e suppliche delle diverse 'nazioni' Livorno presero di mira l'appalto del tabacco nella tarda età medicea, reclamandone sostanzialmente l'abolizione, pur senza mai ottenere un cambiamento tanto radicale: si vedano Baggiani, 1992, p. 705; Tazzara, 2017, p. 204.

raccolta dei tabacchi destinati ai mercati della pianura padana, con ricchi benefici per i negozianti e le dogane granducali.

Infine, le 'vite globali' (Gerritsen - Riello, 2016) dei generi coloniali, una volta approdati nei porti mediterranei, proseguivano nell'entroterra grazie a connessioni da rivalutare. Nel caso del tabacco, i traffici del porto di Livorno risultano in stretto rapporto con i capitali del patriziato fiorentino⁷⁵. Niccolò Albizzi, senatore incaricato dal granduca di 'maneggiare' la trattativa sulla privativa, finanziava il banco di Giulio del Beccuto, che abbiamo incontrato agli inizi degli anni '30, e poteva contare a Livorno su Girolamo Albizzi, negoziante all'ingrosso e accomandatario di vari banchi di cambio e mercatura⁷⁶. Inoltre, sarà una cordata di nobili fiorentini, composta da Bernardo Guasconi, Leonardo Signorini e Francesco Dati, ad ottenere nel 1654 il secondo appalto toscano per la privativa del tabacco⁷⁷. Il passaggio dell'affare dagli ebrei sefarditi livornesi alle potenti famiglie fiorentine è testimone della familiarità, ormai diffusa nella capitale, con i profitti ricavabili da questo genere coloniale, ma anche del perdurante inserimento del patriziato nelle reti del commercio a lunga distanza: si pensi allo stesso Bernardo Guasconi, facilitato nell'ottenere l'appalto dalla sua lunga permanenza in Inghilterra e dalle vaste connessioni mercantili della sua famiglia⁷⁸. Insomma, nonostante le gravi difficoltà incontrate dalle arti fiorentine (Malanima, 1982), le principali famiglie non avevano dirottato la totalità dei propri patrimoni verso la corsa alla rendita terriera: in diversi casi, esse continuavano a finanziare il commercio a lunga distanza e non esitavano

⁷⁵ Una rivalutazione di questo tenore sarebbe, peraltro, in linea con alcuni recenti risultati della ricerca. Per esempio, è significativo che la special issue del 2020 della *Business History Review* dedicata a "Italy and the Origins of Capitalism" contenga diversi contributi sulle imprese manifatturiere e commerciali finanziate con capitali fiorentini successive al Cinquecento, tradizionalmente concepito come apogeo dell'epoca aurea di Firenze. Si veda Tazzara, 2020.

⁷⁶ Si vedano inoltre le società in accomandita nelle quali erano interessati Niccolò e Girolamo Albizzi, registrate al tribunale della mercanzia di Firenze negli anni '40 e '50, in ASFi, *Tribunale della Mercanzia*, reg. 10843, ff. 7-8, 72, 96, 111, 188; *ivi*, reg. 10844, f. 152. Sull'utilità delle società in accomandita come fonte per indagare le forme dell'organizzazione mercantile del Mediterraneo dell'età rinascimentale e moderna, si veda Trivellato, 2020.

⁷⁷ Si vedano ASFi, *Mediceo del Principato*, reg. 2429; ASFi, *Azienda del Sale e del Tabacco*, reg. 148, "Notizie storiche intorno alla Regalia del Tabacco", ff. n. nn.

⁷⁸ Su Bernardo Guasconi, naturalizzato come suddito inglese nel 1661 con il nome di Bernard Gascoigne, si veda la voce curata da Stefano Villani nel Dizionario Biografico degli Italiani, Villani, 2003. Un ramo della famiglia era impegnato in attività mercantili che spaziavano dal Levante alla Moscovia. Guasconi risiedette in Toscana e insieme a Odoardo Beal, inglese residente a Livorno, fu impegnato negli anni '50 anche in un'impresa cartaria alla veneziana con sede a Pisa: si veda ASFi, *Tribunale della Mercanzia*, reg. 10844, f. 186v.

ad inserirsi nei settori emersi grazie all'espansione del consumo di nuovi generi coloniali.

4. *Note conclusive*

Nel giro di 40 anni il mercato del tabacco a Livorno aveva cambiato completamente faccia: da rarità esotica, il bene coloniale americano si impose come merce altamente richiesta da una platea crescente di consumatori, alimentando un fiorente commercio all'ingrosso. La vicenda consente di fissare alcune note conclusive, da intendere più come appunti per nuove ricerche che come affermazioni definitive, sul rapporto tra commercio a lunga distanza e soluzioni istituzionali nella Livorno del pieno Seicento.

In primo luogo, se le metropoli imperiali dell'Europa atlantica giocarono un ruolo centrale per la redistribuzione del tabacco a Livorno, registriamo alcuni canali alternativi di diffusione. Da un lato, i tabacchi americani potevano giungere, ancora a metà Seicento, direttamente dalle regioni produttrici. Dall'altro lato, il mondo musulmano del Mediterraneo forniva le proprie alternative: è il caso delle forniture provenienti dal Levante ottomano e, soprattutto, delle prede corsare acquistate nelle piazze maghrebine, veri e propri centri di smistamento di beni coloniali nel Mediterraneo seicentesco.

Inoltre, lo studio ha confermato l'importanza degli ebrei sefarditi livornesi per la redistribuzione dei tabacchi americani nel Mediterraneo, soprattutto lungo la via luso-brasiliana e grazie a relazioni che favorivano la circolazione di uomini, merci e tecniche produttive tra Nuovo Mondo, penisola iberica e Livorno. Tuttavia, è emersa anche la strutturazione di un commercio transnazionale che andava oltre i confini etnici e religiosi. Man mano che aumentarono i consumi di tabacco, anche importanti famiglie del patriziato fiorentino investirono i propri capitali in questo settore in ascesa. Peraltro, i mercanti livornesi poterono trarre notevoli profitti dalle riesportazioni, facendo del porto labronico una porta di accesso per i tabacchi destinati non solo al granducato, ma anche a vari mercati della penisola italiana. Complessivamente, possiamo dire che il quadro ricostruito si distacca dall'immagine tradizionale della passività di Livorno e del Mediterraneo rispetto alla circolazione di beni coloniali e merci extra-europee nell'età moderna.

Infine, l'impennata di importazioni di tabacco si ebbe, significativamente, a cavallo dell'istituzione della privativa nel granducato. La costante necessità di incrementare il gettito fiscale spingeva lo stato a ricercare forme di negoziazione con i gruppi economici livornesi: nel nostro caso, si raggiunse una collaborazione comunemente interessata a promuovere l'espansione del settore.

Pur provocando rivendicazioni per una maggiore libertà commerciale⁷⁹, la privativa, soprattutto in una prima fase, agì da stimolo per la commercializzazione dei tabacchi, favorendo l'integrazione del commercio a lunga distanza di Livorno con la vita quotidiana dell'entroterra. In altre parole, non solo le reti mercantili, ma anche gli interessi fiscali e le soluzioni istituzionali degli stati favorirono la penetrazione di generi coloniali destinati a rivoluzionare i consumi delle società europee.

5. Bibliografia

- Addobbati, Andrea (2007) *Commercio, rischio, guerra: il mercato delle assicurazioni marittime di Livorno, 1694-1795*. Roma: Edizioni di storia e letteratura.
- (2015) 'Le molte teste dell'Idra: i sensali livornesi nell'età delle riforme', *MEFRIM*, 127 (1), pp. 65-90.
- Aglietti, Marcella - Addobbati, Andrea (a cura di) (2016) *La città delle nazioni: Livorno e i limiti del cosmopolitismo (1566-1834). Studi dedicati a Lucia Frattarelli Fischer*. Pisa: Pisa University Press.
- Alessandrini, Nunziatella - Viola, Antonella (2013) 'Genovesi e fiorentini in Portogallo: reti commerciali e strategie politico-diplomatiche (1650-1700)', *Mediterranea Ricerche Storiche*, 28, pp. 295-322.
- Alimento, Antonella (2008) 'Tra Bristol ed Amsterdam: discussioni livornesi su commercio, marina ed impero negli anni Cinquanta del Settecento', in *Dall'origine dei Lumi alla Rivoluzione. Scritti in onore di Luciano Guerci e Giuseppe Ricuperati*. Roma: Edizioni di Storia e Letteratura, pp. 25-45.
- (2009) 'Tra "gelosie" personali e "gelosie" tra gli stati: i progetti del governatore Carlo Ginori e la circolazione della cultura economica e politica a Livorno (1747-1757)', *Nuovi Studi Livornesi*, 16, pp. 63-96.
- Anderson, Perry (1979) *Lineages of the Absolutist State*. Brooklyn: Verso.
- Aslanian, Sebouh David (2010) *From the Indian Ocean to the Mediterranean: The Global Trade Networks of Armenian Merchants from New Julfa*. Berkeley: University of California Press.
- Ayoun, Richard (1984) 'Les Juifs livournais en Afrique du Nord', *La Rassegna Mensile di Israel*, 50 (9/12), pp. 650-706.

⁷⁹ Sullo scontro tra stato e società attorno al contrabbando di generi extra-europei, si vedano Kwass, 2014; Levati, 2017, pp. 187-208.

- Baggiani, Daniele (1992) 'Tra crisi commerciale e interventi istituzionali: Le vicende del porto di Livorno in età tardo medicea (1714-1730)', *Rivista storica italiana*, 104 (3), pp. 678-729.
- Baruchello, Mario (1932) *Livorno e il suo porto: origini, caratteristiche e vicende dei traffici livornesi*. Livorno: Soc. an. editrice Riviste tecniche.
- Bertelli, Elena (1994) 'Un'azienda commerciale a Livorno nel XVII secolo. Gli affari del banco di Giulio del Beccuto (1629-1639)', Tesi di laurea, Università di Pisa.
- Berti, Marcello (1978) 'Aspetti dell'attività commerciale di Livorno all'inizio del regime di porto franco colti da un osservatorio significativo: la società di Giulio del Beccuto', in *Atti del Convegno Livorno e il Mediterraneo nell'età medicea*. Livorno: Bastogi, pp. 289-305.
- Blanco, Luigi (2020) *Le origini dello Stato moderno: secoli XI-XV*. Roma: Carocci.
- Bonney, Richard (ed.) (1995) *Economic Systems and State Finance*. Oxford: Clarendon Press.
- (ed.) (1999) *The Rise of the Fiscal State in Europe, c. 1200-1815*. Oxford ; New York: Oxford University Press
- Braudel, Fernand (1990) *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe 2*, 9. ed. Paris: A. Colin.
- Braudel, Fernand - Romano, Ruggiero (1951) *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne: 1547-1611*. Paris: A. Colin.
- Brewer, John (1989) *The Sinews of Power: War, Money, and the English State, 1688-1783*. Mass.: Harvard University Press.
- Brook, Timothy (2008) *Vermeer's Hat: The Seventeenth Century and the Dawn of the Global World*. New York: Bloomsbury Press.
- Calcagno, Paolo (2017) 'L'"impresa generale del tabacco". Come Genova provò a sfruttare a fini fiscali uno dei massimi processi di mondializzazione degli scambi tra XVII e XVIII secolo', *Nuova Rivista Storica*, 101 (2), pp. 457-488.
- (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 - Maritime Networks as a Factor in European Integration*. Firenze: Firenze University Press, pp. 519-532.

- Cantini, Lorenzo (1800-1808) *Legislazione toscana raccolta e illustrata dal dottore Lorenzo Cantini socio di varie accademie*, 32 vol. Firenze: nella Stamp. Albizziniana da S. Maria in Campo.
- Capalbo, Cinzia (1999) *L'economia del vizio: il tabacco nello Stato pontificio in età moderna fra produzione e consumo*. Napoli: Edizioni scientifiche italiane.
- Capponi, Niccolò (2004) 'Le Palle di Marte: Military Strategy and Diplomacy in the Grand Duchy of Tuscany under Ferdinand II de' Medici (1621-1670)', *The Journal of Military History*, 68 (4), pp. 1105–1141.
- Carmagnani, Marcello (2010) *Le isole del lusso: prodotti esotici, nuovi consumi e cultura economica europea, 1650-1800*. Torino: UTET libreria.
- Carmona, Maurice (1964) 'Aspects du capitalisme toscan aux XVIe et XVIIe siècles: Les sociétés en commandite à Florence et à Lucques', *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 11 (2), pp. 81-108.
- Cassandro, Michele (1983) *Aspetti della storia economica e sociale degli ebrei di Livorno nel Seicento*. Milano: Giuffrè.
- Ceci, Antonio (2015) 'Il monopolio del tabacco in Italia. Ascesa e declino di un'industria di stato', *Historia et Ius*, 8, pp. 1-46.
- Ciano, Cesare (1976) *La sanità marittima nell'età medicea*. Pisa: Pacini.
- (1978) 'Uno sguardo al traffico tra Livorno e l'Europa del Nord verso la metà del Seicento', in *Atti del convegno Livorno e il Mediterraneo nell'età medicea*. Livorno: Bastogi, pp. 149-168.
- Cioni, Guido (2020) 'Un "domain state" dinamico? Primi appunti su gabella del sale e appalto del tabacco nella Toscana medicea (secc. XVII-XVIII)', in Ivetic, Egidio (a cura di), *Attraverso la Storia. Nuove ricerche sull'età moderna in Italia*. Napoli: Editoriale scientifica, pp. 561-580.
- Cipolla, Carlo (1952) 'The decline of Italy: the case of a fully matured economy', *The Economic History Review*, 5, pp. 178–187.
- (1992) *Il burocrate e il marinaio: La "Sanità" toscana e le tribolazioni degli inglesi a Livorno nel XVII secolo*. Bologna: Il Mulino.
- Collins, James (1988) *Fiscal Limits of Absolutism: Direct Taxation in Early Seventeenth-Century France*. Berkeley: University of California Press.
- Comes, Orazio (1900) *Histoire, géographie, statistique du tabac*. Napoli: Typographie coopérative.

- Costantini, Claudio. 1978. *La Repubblica di Genova nell'età moderna*. Torino: UTET.
- Courtwright, David (2001) *Forces of Habit: Drugs and the Making of the Modern World*. Cambridge: Harvard University Press.
- Curtin, Philip (1984) *Cross-Cultural Trade in World History*. New York: Cambridge University Press.
- Dal Pane, Luigi (1965) *La finanza toscana dagli inizi del secolo XVIII alla caduta del Granducato*. Milano: Banca commerciale italiana.
- Davis, Ralph (1954) 'English foreign trade, 1660-1700', *The Economic History Review*, 7 (2), pp. 150-166.
- De Vries, Jan - van der Woude, Ad (1997) *The First Modern Economy: Success, Failure, and Perseverance of the Dutch Economy, 1500-1815*. Cambridge; New York: Cambridge University Press.
- Del Panta, Lorenzo (1974) *Una traccia di storia demografica della Toscana nei secoli 16.-18*. Firenze: Università degli studi, Dipartimento statistico-matematico.
- Diaz, Furio (1976) *Il Granducato di Toscana: I Medici*. Torino: Utet.
- Dickson, Sarah Augusta (1954) *Panacea or Precious Bane: Tobacco in Sixteenth Century Literature*. New York: New York Public Library.
- Disney, A.R. (2009) *A History of Portugal and the Portuguese Empire: From Beginnings to 1807*. Cambridge ; New York: Cambridge University Press.
- Dubet, Anne - Legay, Marie-Laure (coords.) (2011) *La comptabilité publique en Europe, 1500-1850*. Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- Engels, Marie Christine (1997) *Merchants Interlopers Seamen and Corsairs: The Flemish Community in Livorno and Genoa*. Hilversum: Verloren.
- Escobedo Romero, Rafael (2007) *El tabaco del rey: la organización de un monopolio fiscal durante el Antiguo Régimen*. Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra.
- Félix, Joël - Dubet, Anne (eds.) (2018) *The War Within: Private Interests and the Fiscal State in Early-Modern Europe*. Cham: Palgrave Macmillan.
- Figueirôa-Rêgo, João de (2013) 'Os homens da nação e o trato tabaqueiro. Notas sobre redes e mobilidade geográfica no contexto europeu e colonial moderno', *Anais de História de Além-Mar*, 14, pp. 177-200.

- (2018) 'Redes e interesses do tabaco no oceano global. Notas de investigacao (séculos XVII e XVIII)', in *El tabaco y la esclavitud en la rearticulacion imperial ibérica (s. XV-XX)*. Évora: Publicações do Cidehus, pp. 40-72.
- Figueirôa-Rêgo, Joao de - Sanz Rozalén, Vicente - Luxán Meléndez, Santiago de (coords.) (2015) *Tabaco e escravos nos Impérios Ibéricos*. Lisboa: CHAM.
- Filippini, Jean Pierre (1998) *Il porto di Livorno e la Toscana, 1676-1814*, 3 vol. Napoli: Edizioni scientifiche italiane.
- Fontenay, Michel (2010) *La Méditerranée entre la croix et le croissant: navigation, commerce, course et piraterie (XVII-XIX siècle)*. Paris: Classiques Garnier.
- Frattarelli Fischer, Lucia (1987) 'Per la storia dell'insediamento ebraico nella Pisa del Seicento', *Critica Storica*, 1, pp. 3-54.
- (2003) 'Reti toscane e reti internazionali degli ebrei di Livorno nel Seicento', *Zakhor. Rivista di storia degli ebrei d'Italia*, pp. 93-116.
- (2009) *Vivere fuori dal ghetto: ebrei a Pisa e Livorno, secoli XVII-XVIII*. Torino: Zamorani.
- Fusaro, Maria (1997) *Uva passa: una guerra commerciale tra Venezia e l'Inghilterra (1540-1640)*. Venezia: Il Cardo.
- (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.
- Fusaro, Maria - Heywood, Colin - Salah Omri, Mohamed (eds.) (2010) *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean: Braudel's Maritime Legacy*. New York: Palgrave Macmillan.
- Gerritsen, Anne - Riello, Giorgio (eds.) (2016) *The Global Lives of Things: The Material Culture of Connections in the Early Modern World*. London ; New York: Routledge.
- Ghezzi, Renato (2007) *Livorno e il mondo islamico nel XVII secolo: naviglio e commercio di importazione*. Bari: Cacucci.
- (2009) 'Il porto di Livorno e il commercio mediterraneo nel Seicento', in *Livorno: 1606-1806. Luogo di incontro tra popoli e culture*. Torino: Allemandi, pp. 324-340.
- (2011) *Livorno e l'Atlantico: i commerci olandesi nel Mediterraneo del Seicento*. Bari: Cacucci.

- (2019) 'North Italian Ports and the Levant in the 16th and 17th Centuries', in *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea - Maritime Networks as a Factor in European Integration*. Firenze: Firenze University Press, pp. 485-505.
- Goodman, Jordan (1993) *Tobacco in History: The Cultures of Dependence*. London - New York: Routledge.
- Graham, Aaron (2015) *Corruption, Party, and Government in Britain, 1702-1713*. Oxford, United Kingdom: Oxford University Press.
- Greene, Molly (2002) 'Beyond the northern invasion: the Mediterranean in the seventeenth century', *Past & Present*, 174, pp. 42-71.
- (2010) *Catholic Pirates and Greek Merchants: A Maritime History of the Early Modern Mediterranean*. Princeton, N.J: Princeton University Press.
- Grendi, Edoardo (1971) 'I nordici e il traffico del porto di Genova: 1590-1666', *Rivista storica italiana*, 83, pp. 23-71.
- Hahn, Barbara (2011) *Making Tobacco Bright: Creating an American Commodity, 1617-1937*. Baltimore: JHU Press.
- Hancock, David (2005) 'The Trouble with Networks: Managing the Scots' Early-Modern Madeira Trade', *The Business History Review*, 79 (3), pp. 467-91.
- Hanson, Carl (1982) 'Monopoly and Contraband in the Portuguese Tobacco Trade, 1624-1702', *Luso-Brazilian Review*, 19 (2), pp. 149-168.
- Hintze, Otto (1975) 'Military Organization and the Organization of the State', in *The historical essays of Otto Hintze*, edited by Felix Gilbert. New York: Oxford University Press, pp. 175-215.
- Israel, Jonathan (1989) *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*. Oxford: Clarendon Press.
- (2002) *Diasporas within a Diaspora: Jews, Crypto-Jews and the World of Maritime Empires*. Leiden; Boston; Köln: Brill.
- Knight, Roger - Wilcox, Martin (2010) *Sustaining the Fleet, 1793-1815: War, the British Navy and the Contractor State*. Woodbridge: Boydell Press.
- Kulikoff, Allan (1986) *Tobacco and Slaves: The Development of Southern Cultures in the Chesapeake, 1680-1800*. Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- Kwass, Michael (2014) *Contraband: Louis Mandrin and the Making of a Global Underground*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.
- Laufer, Berthold (1924a) 'Introduction of tobacco into Europe', *Field Museum of Natural History*, 19, pp. 97-162.

- (1924b) 'Tobacco and its use in Asia', *Anthropology Leaflet*, 18, pp. 1–39.
- Levati, Stefano (2013) 'Gli spazi dell'illecito: il contrabbando del tabacco nell'Italia moderna tra privilegi e confini', in *Movimenti e confini. Spazi mobili nell'Italia preunitaria*. Roma: Viella, pp. 75-92.
- (2017) *Storia del tabacco nell'Italia moderna: secoli XVII-XIX*. Roma: Viella.
- Litchfield, Robert Burr (1969) 'Les investissements commerciaux des patriciens florentins au XVIII e siècle', *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 24 (3), pp. 685-721.
- (1986) *Emergence of a Bureaucracy: The Florentine Patricians, 1530-1790*. Princeton, N.J: Princeton University Press.
- Lo Basso, Luca (2017) "'La porte d'Italie" Marchandises coloniales et transculturation dans le port de Gênes au XVIIIe siècle : l'exemple du tabac', in *Circulation, métissage et culture matérielle (xvie-xxe siècles)*. Paris: Classiques Garnier, pp. 145-160.
- Luxán Meléndez, Santiago de (coord.) (2015) *Política y hacienda del tabaco en los imperios ibéricos (siglos XVII-XIX)*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.
- Luxán Meléndez, Santiago de - Bergasa Perdomo, Óscar (2003) 'La institucionalización del modelo tabaquero español 1580-1636: la creación del estanco del tabaco en España. Nota y discusión', *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 7, pp. 135-153.
- Malanima, Paolo (1982) *La decadenza di un'economia cittadina: l'industria di Firenze nei secoli XVII-XVIII*. Bologna: Il Mulino.
- (1995) 'I commerci del mondo del 1674 visti da Amsterdam e da Livorno', in *Ricerche di storia moderna IV: in onore di Mario Mirri*. Pisa: Pacini Editore, pp. 165-166.
- Mann, Charles (2013) *1493: pomodori, tabacco e batteri: come Colombo ha creato il mondo in cui viviamo*. Milano: Mondadori.
- Masters, Bruce Alan (1988) *The Origins of Western Economic Dominance in the Middle East: Mercantilism and the Islamic Economy in Aleppo, 1600-1750*. New York: University Press.
- McCusker, John - Morgan, Kenneth (eds.) (2000) *The Early Modern Atlantic Economy*. Cambridge: Cambridge University Press.

- McKendrick, Neil (1982) *The Birth of a Consumer Society: The Commercialization of Eighteenth-Century England*. London: Europa Publications.
- Menard, Russell (1976) 'A note on Chesapeake tobacco prices, 1618-1660', *The Virginia Magazine of History and Biography*, 84 (4), pp. 401-410.
- (2007) 'Plantation empire: How sugar and tobacco planters built their industries and raised an empire', *Agricultural history*, 81 (3), pp. 309-332.
- Monti, Silvia (1987) *Il tabacco fa male? medicina, ideologia, letteratura nella polemica sulla diffusione di un prodotto del Nuovo mondo*. Milano: FrancoAngeli.
- Mori, Giorgio (1956) *Linee e momenti dello sviluppo della città, del porto e dei traffici di Livorno*. Firenze: Editrice Caparrini.
- Mosca Bonsignore, Mariangela (2003) *Invettiva contro il tabacco*. Torino: Tirrenia Stampatori.
- Nardi, Jean-Baptiste (1996) *O fumo brasileiro no período colonial lavoura, comércio e administração*. São Paulo: Editora Brasiliense.
- Norton, Marcy (2008) *Sacred Gifts, Profane, Pleasures: A History of Tobacco and Chocolate in the Atlantic World*. Ithaca: Cornell University Press.
- Orlandi, Angela (2016) 'Tuscan merchants in Andalusia: a historiographical debate', *European Review of History: Revue européenne d'histoire*, 23 (3), pp. 347-366.
- Ortiz, Fernando (1940) *Contrapunteo cubano del tabaco y el azúcar (advertencia de sus contrastes agrarios, económicos, históricos y sociales, su etnografía y su transculturación)*. La Habana: JMontero.
- Pagano De Divitiis, Gigliola (1997) *English Merchants in Seventeenth-Century Italy*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Panzac, Daniel (2004) *La caravane maritime: Marins européens et marchands ottomans en Méditerranée, 1680-1830*. Paris: CNRS éditions.
- Pezzolo, Luciano (2012) 'Republics and Principalities in Italy', in *The Rise of Fiscal States. A Global History*. Cambridge: Cambridge University Press, pp. 267-84.
- Pinchera, Valeria (1999) *Lusso e decoro: vita quotidiana e spese dei Salviati di Firenze nel Sei e Settecento*. Pisa: Scuola normale superiore.
- Pozzati, Chiara Rita (2017) *Tabacco: vizio o virtù?: Diffusione e consumo del tabacco nell'Europa dell'Ancien regime: il caso francese*. Zanica: Soldiershop Publishing.

- Price, Jacob (1964) 'The economic growth of the Chesapeake and the European market, 1697-1775', *Journal of Economic History*, 24 (4), pp. 496-511.
- (1973) *France and the Chesapeake; a History of the French Tobacco Monopoly, 1674-1791, and of Its Relationship to the British and American Tobacco Trades*, 2 vol. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Price, Jacob - Clemens, Paul (1987) 'A revolution of scale in overseas trade: British firms in the Chesapeake trade, 1675-1775', *The Journal of Economic History*, 47 (1), pp. 1-43.
- Rapp, Richard (1975) 'The unmaking of the Mediterranean trade hegemony: international trade rivalry and the commercial revolution' *The Journal of Economic History*, 35 (3), pp. 499-525.
- Roche, Daniel (1997) *Histoire des choses banales: naissance de la consommation dans les sociétés traditionnelles (XVIIe-XIXe siècle)*. Paris: Fayard.
- Rodríguez Gordillo, José Manuel (1977) *Sobre la industria sevillana del tabaco a fines del siglo XVII*. Madrid: C.S.I.C.
- (2002) *La creación del estanco del tabaco en España*. Madrid: Fundación Altadis.
- Romano, Ruggiero (1962) 'Tra XVI e XVII secolo, una crisi economica: 1619-1622', *Rivista storica italiana*, 74, pp. 480-531.
- (1978) 'Rapporti tra Livorno e Napoli nel Seicento', in *Atti del Convegno Livorno e il Mediterraneo nell'età medicea*, Bastogi, pp. 23-25.
- Schivelbusch, Wolfgang (2000) *Storia dei generi voluttuari: spezie, caffè, cioccolato, tabacco, alcol e altre droghe*. Milano: Mondadori.
- Schmidt, P. (1988) 'Tobacco - Its trade, and consumption in early modern Europe', in *Prodotti e tecniche d'oltremare nelle economie europee. Secc. XIII-XVIII*. Firenze: Le Monnier, pp. 591-616.
- Schwarzfuchs, Simon (1984) 'La "Nazione Ebraica" Livournaise au Levant', *La Rassegna Mensile di Israel*, 50 (9/12), pp. 707-724.
- Sequeira, Joana - Miranda, Flavio (2019) 'A Port of Two Seas: Lisbon and European Maritime Networks in the Fifteenth Century', in *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea - Maritime networks as a factor in European integration*. Firenze: Firenze University Press, pp. 339-353.
- Shammas, Carole (1993) 'Changes in English and Anglo-American consumption from 1550 to 1800', In *Consumption and the World of Goods*. London: Routledge, pp. 199-227.

- Shennan, Joseph (1974) *The Origins of the Modern European State 1450-1725*. London: Hutchinson.
- Sonnino, Guido (1909) *Saggio sulle industrie, marina e commercio sotto i primi due lorenesi: 1737-1790*. Cortona: E. Alari.
- Stella, Benedetto (1669) *Il Tabacco*. Roma: per Filippo Maria Mancini.
- Storrs, Christopher (ed.) (2009) *The Fiscal-Military State in Eighteenth-Century Europe: Essays in Honour of P.G.M. Dickson*. Farnham (UK): Ashgate.
- Studnicki-Gizbert, Daviken (2007) *A Nation upon the Ocean Sea: Portugal's Atlantic Diaspora and the Crisis of the Spanish Empire, 1492-1640*. Oxford ; New York: Oxford University Press.
- Subrahmanyam, Sanjay (ed.) (1996) *Merchant Networks in the Early Modern World*. Aldershot, Great Britain ; Brookfield, VT., USA: Variorum.
- Targioni Tozzetti, Antonio (1853) *Cenni storici sulla introduzione di varie piante nell'agricoltura ed orticoltura toscana del dottore Antonio Targioni-Tozzetti*. Firenze: Tipografia Galileiana di M. Cellini.
- Tazzara, Corey (2017) *The Free Port of Livorno and the Transformation of the Mediterranean World*. Oxford: Oxford University Press.
- (2020) 'Port of Trade or Commodity Market? Livorno and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Mediterranean', *Business History Review*, 94 (1), pp. 201-28.
- Thirsk, Joan (1974) 'New Crops and Their Diffusion: Tobacco-Growing in Seventeenth-Century England', in *Rural change and urban growth, 1500-1800*. Harlow: Longman, pp. 76-103.
- (1978) *Economic Policy and Projects: The Development of a Consumer Society in Early Modern England*. Oxford: Clarendon Press.
- Tiribás, Victor (2019) 'Mobility, clandestine literature, and censorship: a case study in the transatlantic diaspora of a migrant circle', *Rivista storica italiana* 131 (3), pp. 1050-1084.
- Toaff, Renzo (1990) *La nazione ebrea a Livorno e a Pisa (1591-1700)*. Firenze: L.S. Olschki.
- Tolomeo, Rita (2013) *Imprenditoria e società in Dalmazia: il partito del tabacco e lo Stabilimento Manfrin nel Settecento*. Venezia: La Musa Talia editrice.

- Torres Sánchez, Rafael (ed.) (2007) *War, State and Development: Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*. Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra.
- Toscana e Portogallo: miscellanea storica nel 650. anniversario dello Studio Generale di Pisa* (1994). Pisa: ETS.
- Trivellato, Francesca (2009) *The familiarity of strangers: the Sephardic diaspora, Livorno, and cross-cultural trade in the early modern period*. New Haven [Conn.]: Yale University Press.
- (2020) 'Renaissance Florence and the Origins of Capitalism: A Business History Perspective', *Business History Review*, 94 (1), pp. 229-251.
- Vidal, José Pérez (1959) *España en la historia del tabaco*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Vigié, Marc - Vigié, Muriel (1989) *L'herbe à Nicot: amateurs de tabac, fermiers généraux et contrebandiers sous l'Ancien Régime*. Paris: Fayard.
- Villani, Stefano (2003) 'Bernardo Guasconi', in *Dizionario Biografico degli Italiani*, Vol. 60, Roma: Treccani.
- Viola, Antonella (2012) 'Lorenzo Ginori: console della nazione fiorentina e agente di Cosimo III dei Medici nella Lisbona seicentista' in *Di buon affetto e commercio: relações luso-italianas nos séculos XV-XVIII*. Lisboa: CHAM, pp. 163-176.
- Walsh, Lorena (2010) *Motives of Honor, Pleasure, and Profit: Plantation Management in the Colonial Chesapeake, 1607-1763*. Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- Waquet, Jean-Claude (1990) *Le Grand-Duché de Toscane sous les derniers Médicis: essai sur le système des finances et la stabilité des institutions dans les anciens États italiens*. Rome: École Française de Rome.
- Yun-Casalilla, Bartolomé - O'Brien, Patrick (eds.) (2012) *The Rise of Fiscal States: A Global History, 1500–1914*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Zamora Rodríguez, Francisco Javier (2010) 'Privato versus pubblico. L'attività dei primi consoli spagnoli nella Livorno granducale', *Nuovi studi livornesi*, 17, pp. 43-64.
- (2011) 'War, trade, products and consumption patterns: the Ginori and their information networks', in *War, Trade and Neutrality: Europe and the Mediterranean in the seventeenth and eighteenth centuries*. Milano: FrancoAngeli, pp. 55-67.

- (2013) *La pupilla dell'occhio della Toscana y la posición hispánica en el Mediterráneo occidental*. Madrid: Fundación Española de Historia Moderna.
- (2014) 'Interest and Curiosity. American products, information, and exotica in Tuscany', in *Global Goods and the Spanish Empire, 1492–1824*. New York: Palgrave MacMillan, pp. 174-193.

6. *Curriculum vitae*

Guido Cioni è PhD candidate in Global History and Governance, programma congiunto tra Scuola Normale Superiore e Università di Napoli Federico II. Il lavoro per la tesi di dottorato - sotto la supervisione di Alessandro Stanziani (EHESS) e Daniela Caglioti (Federico II) - lo ha portato a indagare il rapporto tra reti mercantili e istituzioni nella diffusione del tabacco a Livorno e a Venezia nel Sei-Settecento. I suoi interessi di ricerca spaziano dalla storia fiscale alla storia economica del Mediterraneo nei secoli XVII-XVIII. È stato visiting researcher presso l'EUI, a.a. 2019-2020.

Marseille, port du moka et du café des Îles d'Amérique aux XVII^e et XVIII^e siècles

Marseille, port for mocha and coffee from the American islands in the 17th and 18th centuries

Gilbert Buti
(Aix-Marseille Université)

Date of receipt: 06/01/2021

Date of acceptance: 26/05/2021

Resumé

Entrepôt pour le moka, dont le Yémen constituait le gisement essentiel au XVII^e siècle, Marseille devient après 1730 celui du café des plantations des Îles d'Amérique. De qualité légèrement inférieure, le café américain, qui valait deux fois moins cher que celui d'Arabie, prend rapidement la place de ce dernier dans les échanges commerciaux. Marseille n'en garde pour elle-même qu'une faible part. Comme Bordeaux, Nantes et Rouen, le grand port provençal est avant tout un centre de redistribution. Mais dans cette inversion du flux commercial, alors que se multiplient les lieux d'approvisionnement et que gonflent les volumes mis en circulation, les débouchés du commerce marseillais se resserrent géographiquement, le Levant étant désormais le principal acheteur de café.

Parole chiave

Marseille; Moka; café; péninsule arabique; Antilles.

Abstract

Entrepot for mocha, for whose production Yemen represented the main source in the 17th century, after 1730, Marseille became the entrepot for American coffee. Being of slightly lower quality, the American coffee – whose price was half that of the Arabic coffee – rapidly replaced the former. Marseille withheld only a small portion of it. Similarly to Bordeaux, Nantes and Rouen, the greatest port of Provence was primarily a redistribution centre. Nevertheless, within the inversion of the trade, due to the multiplication of suppliers and the growth of trade volumes, the commercial outlets of Marseille were geographically reduced, being the Levant the foremost purchaser of coffee.

Keywords

Marseille; Mocha; Coffee; Arabian Peninsula; Antilles.

Introduction. - 1. *Marseille, place européenne pour le moka dans la seconde moitié du XVII^e siècle.* - 1.1. *Introduction du moka à Marseille.* - 2. *Marseille et le contrôle du commerce du moka au XVII^e siècle.* - 3. *Diffusion du moka par Marseille dans la seconde moitié du XVII^e siècle.* - 4. *Marseille et les troubles du marché: premier tiers du XVIII^e siècle.* - 4.1. *Turbulences sur le marché marseillais.* - 5. *Risposte du négoce marseillais.* - 6. *Nervosité du marché marseillais.* - 7. *Le café des Îles et la recomposition du marché marseillais au XVIII^e siècle.* - 7.1. *Le café des Îles françaises d'Amérique à Marseille.* - 8. *Le bouleversement du marché marseillais.* - 9. *Le moka, pour une élite?.* - 10. *Conclusion.* - 11. *Bibliographie.* -12. *Curriculum vitae.*

Introduction

Parmi les nombreux produits débarqués sur les quais du port de Marseille aux XVII^e et XVIII^e siècles, le moka du Yémen et café des Antilles illustrent à plus d'un titre les changements et les mutations qui affectent alors les activités de la place marchande qui se hisse alors au niveau des grandes métropoles du négoce international (Carrière, 1973, pp. 303-374). Certes, ces produits ne forment qu'une des composantes d'un vaste marché en construction, mais ils montrent une réelle originalité en ce qui concerne leur circulation et leurs adaptations à de nouvelles conditions de production et au goût des consommateurs.

Durant la seconde moitié du XVII^e siècle Marseille est un entrepôt pour le moka, dont l'Arabie méridionale (Yémen) constitue le seul « gisement». La ville le redistribue largement en Europe à partir des Échelles du Levant. Pareille situation se révèle pourtant fragile et de courte durée. Car, dès le tournant du siècle, les règles du marché changent avec l'affirmation d'autres pôles d'approvisionnement qui battent en brèche la position marseillaise et affectent indirectement l'Égypte par où transite le café yéménite. Désormais tout en conservant jalousement d'étroites relations avec le Levant, Marseille, sans abandonner totalement le moka, se détourne de cet espace d'approvisionnement et s'ouvre résolument aux arrivages de café en provenance des plantations des Îles françaises d'Amérique. Le basculement rapide, qui s'achève avant le milieu du XVIII^e siècle, est irréversible et lourd de conséquences. Le marché européen en général et le marché marseillais en particulier sont alors véritablement et durablement recomposés.

Ces trois moments constituent les articulations majeures d'une enquête aux multiples ramifications qui permettent de saisir le rôle joué par un produit dans

la définition du territoire d'une place marchande au dernier siècle de l'Ancien Régime¹.

Mais l'introduction du café des lointains horizons océaniques a-t-elle affaibli l'ancrage méditerranéen de la cité phocéenne ? La dilatation des horizons commerciaux marseillais a-t-elle détourné le port mondial des rivages familiers et rassurants de la vieille mer Intérieure ?

1. Marseille, place européenne pour le moka dans la seconde moitié du XVII^e siècle

1.1. Introduction du moka à Marseille

Les relations commerciales entretenues par le port provençal avec le bassin oriental de la Méditerranée sont anciennes et des Marseillais ont dû probablement connaître relativement tôt le qahwah, cahouah ou kaffa, sans pour autant l'introduire aussitôt dans le royaume (Boulangier, 1981). Il est acheté essentiellement en Égypte mais, sous la dénomination de "moka", "caffé" ou "kaffé", il provient alors d'Arabie du Sud où des plants de caféier ont probablement été cultivés au XIV^e siècle après son introduction réalisée sans doute à partir de la province éthiopienne de Kaffa (Hanna, 2001). Les données historiques sur le passage du "matériel végétal" de l'Éthiopie au Yémen sont néanmoins réduites ou très incertaines (Berthaud, 1986)².

Ce n'est qu'au milieu du XVII^e siècle, en 1644 exactement, que le marchand marseillais P. de La Roque, de retour d'un voyage en Levant, en ramène un échantillon à Marseille. Pour la première fois le moka pénètre en France, mais non en Europe où la graine semble connue à Amsterdam et à Venise dès 1614, sinon au milieu du XVI^e siècle. Avec ce petit lot de grains, La Roque apporte les instruments dont on se servait en terre d'Islam: tasses, serviettes de mousseline brodées d'or et d'argent (Mauro, 1991, p. 39).

À sa suite, des marchands marseillais, ayant vécu au Levant, en ont rapporté pour leur propre consommation. La première mention de café transporté par un navire provençal figure sur la police de chargement du vaisseau Saint-Michel, venu d'Alexandrie en 1657, sous le commandement du capitaine Hugues Durbéquy, de La Ciotat. Toutefois, c'est à Livourne qu'est livrée, le 1^{er} juin, la marchandise composée de "1000 ardebs ris, 110 escaffas sucres, 13 sacs caffé, 20

¹ Pour une réflexion sur les "places" marchandes, qui dépasse le cadre de cette étude, on se reportera au colloque aixois dont les actes ont été publiés dans Kaiser, 2014.

² Dans un circuit commercial on appelle "matériel végétal" le premier maillon d'une chaîne de production agricole.

balles toilles coutounine”³. Cette destination finale a cependant provoqué les protestations des Ottomans et des Marseillais, les premiers mécontents du non-respect du contrat d’affrètement qui prévoyait de “décharger au sérail du Grand Seigneur à Constantinople”⁴, les seconds pour cette même raison, susceptible de provoquer des représailles à l’encontre de la nation française établie au Levant, et aussi parce que l’opération avait été conduite en faveur de leurs concurrents livournais (Bergasse, 1954, pp. 54-55).

Le goût pour le moka gagne progressivement les élites urbaines européennes (Smith, 2001). Dès 1670, l’Arménien Pascaly Haroukian ouvre un premier débit de moka près de la Loge, véritable cœur des affaires de la cité, située au rez-de-chaussée de l’Hôtel de Ville (Buti, 2012). Haroukian abandonne Marseille en 1672 pour s’établir à Paris, à la foire Saint-Germain, puis quai du Louvre, alors que des balles de moka arrivent en plus grand nombre à Marseille pour le compte de marchands-droguistes et de maîtres-apothicaires⁵. Car le nouveau produit, rejoignant le thé et le chocolat, entre aussitôt dans la pharmacopée et provoque une vive controverse quant à ses bienfaits ou non. En février 1679, à l’Hôtel de Ville, parmi les épreuves subies par le médecin Claude Colomb, de l’université d’Aix, pour pouvoir exercer à Marseille, figure la question de “savoir si l’usage du café est nuisible aux habitants de Marseille”. Au terme d’une longue démonstration, sa conclusion est sans appel qui considère que l’usage du produit qui “chasse le sommeil” et dont “les Arabes ont, en quelque manière, accablé la médecine (...), est nuisible à la plus grande partie des habitants de Marseille” (Duchêne, 1982, p. 105).

Néanmoins, les flèches décochées contre la nouvelle “liqueur”, ainsi qu’on le qualifie, n’ont guère d’effet comme le montrent en 1684, soit un an après l’ouverture à Venise d’un café sous les Procuratie Nove, la fréquentation parisienne du café Procope, du nom de l’ancien adjoint de Pascaly Haroukian, et la progression des arrivées de moka à Marseille qui devient, durant la seconde moitié du XVII^e siècle, grâce à sa forte position en Égypte, le principal fournisseur de café de l’Europe.

³ Archives de la Chambre de commerce et d’industrie métropolitaine Aix-Marseille-Provence (désormais ACCIAMP) E 111. Capitaines de la marine de commerce. Affaire Durbéqy et consorts (1657-1662). Déposition du 19 janvier 1657 reproduite en 1661 par le consul de la nation française de Smyrne. Déposition également d’un marchand italien et de représentants de la Chambre de commerce de Marseille. Pour le règlement de l’affaire on pourra consulter E 112 et E 113.

⁴ *Ibidem*.

⁵ La balle équivaut à environ 4 quintaux (de 40 kg à Marseille).

2. Marseille et le contrôle du commerce du moka au XVII^e siècle

Malgré la part croissante prise par Marseille dans le trafic levantin, il reste délicat de prendre la mesure des entrées de moka au cours de la seconde moitié du XVII^e siècle. Parmi les multiples échanges commerciaux établis avec les Échelles du Levant et de Barbarie, le marché de ce produit semblerait pourtant simple à suivre. La simplicité apparente résulte des composantes même du marché. D'une part, la production était limitée à un seul espace, à savoir le sud-est de la péninsule Arabique, le Yémen ou "Arabie heureuse". D'autre part le café, groupé dans le port de Moka, prenait en partie le chemin de l'Égypte par Djeddah et Suez (Tuchscherer, 2001). Or, des liens commerciaux étroits, définis par les Capitulations, unissent Marseille à l'Égypte où des régisseurs de puissantes maisons du négoce marseillais sont établis, au Caire comme à Alexandrie (Paris, 1957). Aussi n'est-il guère surprenant que les marchands français tendent à considérer l'Égypte "comme le patrimoine de ceux de Marseille"⁶. L'Égypte demeure à coup sûr pour le grand port français, tout au long de la période considérée, la zone d'approvisionnement direct du moka du Yémen.

Les données disponibles de manière continue, ou presque, soulignent au fil du siècle cette permanence.

Provenances	1711-1714	1786-1789
Alexandrie	4 383 400	1 143 300
Smyrne	43 300	14 300
Seyde	51 400	3 900
Chypre	36 000	14 000
Tripoli de Syrie	35 800	
Morée	1 500	
La Canée	16 300	
Candie	5 500	
Barbarie	3 600	

⁶ ACCIAMP, H 112, Mémoire sur le commerce du café, septembre 1726.

Alexandrette		16 400
Constantinople		1 900
Salonique		900

Tab.1. Provenances du moka importé du Levant à Marseille (livres-poids). Sources: ACCIAMP. Statistiques. I 26 à 32 et AD des Bouches-du-Rhône, série C.

Dans un ensemble de sources fragmentaires, inégales sinon incertaines, quelques mentions relativement sûres permettent d'entrevoir, au-delà de l'anecdotique, ces arrivées et d'en saisir les irrégularités à la fin du XVII^e siècle. Ainsi, en 1660, selon un "État des marchandises du Levant importées à Marseille", 19 000 quintaux (de 40 kg chacun) auraient été importés à Marseille⁷. Le négociant Gaspard Carfueil dans un *Mémoire* en date de 1688, reproduit en ouverture du *Dictionnaire Universel du Commerce* de Jacques Savary des Bruslons, ne mentionne cependant que 5 à 6 000 quintaux. Enfin, un mémoire de la Chambre de commerce de Marseille en signale près de 13 000 au début du XVIII^e siècle (Paris, 1957, p. 539). Pareille irrégularité se retrouve dans le prix de cette marchandise pour la période 1680-1706 dans un tableau glissé parmi les instructions données à Joseph Fabre, député de Marseille auprès du Conseil du commerce⁸.

Années	livres-tournois par quintal (40 kg)	Années	livres-tournois par quintal (40 kg)	Années	livres-tournois par quintal (40 kg)
1680	110	1688	70	1697	160
1681	100	1691	80	1698	140
1682	60	1693	80	1699	105
1684	80	1694	80	1703	115
1685	80	1695	80	1706	150
1686	80	1696	150		

Tab. 2. Prix du moka à Marseille de 1680 à 1706 (d'après les instructions données à Joseph Fabre, député du commerce de Marseille). Sources : ACCIAMP, B 152, f°378 379 et Jacques Savary des Bruslons, *Dictionnaire universel du commerce*, Paris, 1732.

⁷ Archives Nationales, Paris, AE/B/III 234: cité par Meignen (1976), p. 106 note 3 et p. 126.

⁸ ACCIAMP, B 152 f° 378-379.

Ces prix de référence, donnés par Marseille pour le moka vendu en Europe, apparaissent dans une certaine mesure, comme le signe, sinon du monopole, du moins de l'importance prise par le grand port provençal dans ce marché en construction. Les diverses fluctuations mentionnées résultent de plusieurs facteurs aux effets pouvant se superposer : demande européenne accrue, offre égyptienne plus réduite à la suite d'une baisse des approvisionnements yéménites, insécurité de la circulation maritime en Méditerranée lors des conflits de la fin du XVII^e siècle.

3. Diffusion du moka par Marseille dans la seconde moitié du XVII^e siècle

Une partie du moka importé par Marseille est destinée à la consommation locale comme en témoigne, à partir de 1692 pour Marseille et une décennie plus tard pour les ports secondaires voisins, la présence d'objets (*caffetier* et *fingeans*) liés à l'usage du café dans quelques inventaires après décès de bourgeois, marchands et capitaines de bâtiments de mer (Desmet-Grégoire, 1988)⁹.

Marseille assure la redistribution d'une partie de ce produit sans que nous puissions apporter de solides éléments permettant de quantifier les flux générés. Quelques données, accompagnant l'État des marchandises de 1660, indiquent les grandes directions prises par les envois de moka (Meignen, 1976, p. 106 note 3). Sur les 19 000 quintaux importés cette année-là, le royaume de France en absorberait environ le tiers. L'Europe du Nord-Ouest constitue l'autre grand marché, avec notamment une forte demande d'Amsterdam, alors que l'espace méditerranéen n'occuperait qu'une place marginale, tout comme l'Europe centrale atteinte par voie de terre.

Destinations	Quantités (quintaux de 40 kg)
France	6 400
Amsterdam	9 000
Hambourg	1 200

⁹ Pour les ports secondaires on pourra consulter aux archives départementales du Var la série 3E.

Destinations	Quantités (quintaux de 40 kg)
Livourne	1 000
Nice	600
Genève	450
Gênes	150
Espagne	200

Tab. 3. Redistribution du moka par Marseille en 1660. Source: Courdurié, Miège (dir.), 1981, p. 75.

Les ports italiens participaient probablement aussi à l'approvisionnement direct des territoires méridionaux, sans que nous puissions en connaître les quantités. Dans cette diffusion, qui utilise avant tout la voie maritime, Marseille met en œuvre un réseau commercial qui prend appui sur quelques places européennes du négoce comme Lyon, Paris, Amsterdam, Londres et Saint-Malo. S'ébauche ainsi, à la fin de ^{xvii}e siècle, la toile des correspondants marseillais, laquelle s'étoffe et se renforce ensuite au siècle suivant, lorsque la cité se hisse au rang de métropole internationale. Néanmoins, quelques lézardes se devinent déjà sur les murs de la "maison européenne du moka", signes de mutation en cours.

4. Marseille et les troubles du marché: premier tiers du ^{xviii}e siècle

4.1. Turbulences sur le marché marseillais

La compétition, étrangère puis française, ainsi que la politique ottomane portent atteinte à la situation marseillaise dès la fin du ^{xvii}e siècle. Les concurrents européens interviennent dans deux directions principales. En Méditerranée, où la consommation de café progresse, Génois, Livournais, Vénitiens et Ragusains s'approvisionnent dans les Échelles du Levant et de Barbarie, directement ou par l'intermédiaire de caravaniers provençaux. Les circuits restent divers et complexes. Parmi ces grands caboteurs, retenons simplement ce déchargement à Gênes, le 4 août 1701, de plusieurs balles de café du vaisseau la *Prospérité*, commandé par le capitaine Louis Vacon, de Saint-

Tropez, venant de Tripoli de Barbarie¹⁰. Mentionnons également ce chargement, à Alexandrie, de neuf balles de café sur la barque le *Saint-Crucifix*, du patron Antoine Audibert, pour Malte en mai 1698¹¹. Le moka débarqué répond aux besoins de la demande locale et alimente des flux de redistribution en direction de l'Europe centrale, vers la Suisse et l'Allemagne du méridionale.

Anglais et Hollandais, qui sillonnent les océans, ne négligent pas non plus l'espace méditerranéen. Avec une puissance navale supérieure à celle dont peuvent alors disposer les Marseillais, ils organisent de solides convois pour protéger leurs bâtiments, entravent la circulation française (entre 1701 et 1705, tous les bâtiments partis seuls de Marseille pour le Levant sont capturés) et coupent la route du Ponant. Ils s'assurent ainsi progressivement mais sûrement de la maîtrise du ravitaillement de l'Europe du Nord-Ouest, d'autant plus que ces "rouliers des mers" se pressent, depuis plusieurs décennies déjà, à l'entrée de la mer Rouge pour puiser directement à la source la précieuse marchandise. Les Hollandais n'apparaissent-ils pas établis à Moka depuis 1621 ? Dès la première moitié du XVII^e siècle le café avait été un objet de transactions pour la VOC (*Verenigde Oost-Indische Compagnie*) dans ses factoreries de Perse et de Surat (Gujarat) alors que l'EIC (*East India Company*) de Londres, qui a fait pénétrer le moka en Angleterre en 1664, y accroît sensiblement les livraisons à la fin du XVII^e siècle¹². En 1696, les Hollandais ouvrent de nouveau leur comptoir de Moka pour la vente des épices et l'achat de café alors que les Anglais, proches du Yémen par leurs possessions de l'océan Indien, fréquentent toujours les lieux (Glamann, 1958, p. 188). Les Marseillais avaient bien songé un temps venir à Moka : "Il faut insensiblement se rendre maître de ce trafic et l'ôter aux Maures", propose un mémoire marseillais en 1685 (cfr. Meignen, 1976, p. 107 note 3). L'objectif ne fut pas atteint à la fois à cause des guerres troublant la circulation, de la familiarité avec les voies méditerranéennes, des positions occupées par la VOC et l'EIC mais aussi des tentatives effectuées par des Français venus du Ponant.

En effet, par delà le cap de Bonne-Espérance la Compagnie des Indes orientales, mise en place par Colbert en 1664 avec le bénéfice du monopole des achats et des ventes à Lorient, embarque du moka yéménite et également du moka acheté sur le marché indien en partie alimenté par les Hollandais (Haudrère, 1995, pp. 21-22). Pendant la guerre de Succession d'Espagne, les

¹⁰ ACCIAMP, K 111. Gênes. États des bâtiments français arrivés à Gênes. Le 4 août 1701.

¹¹ Service historique de la Défense, département Marine, Toulon (désormais SHDMT), 1R1-2. Alexandrie. Main courante, 27 avril 1698.

¹² Importations passant durant cette période de 20 tonnes à 254 tonnes (1711) in Morineau, 1994, p. 55.

Malouins, qui se sont lancés vers la mer du Sud pour atteindre l'argent du Potosi (*l'Eldorado*), en entraînant quelques Marseillais dans leur sillage, ont également organisé des expéditions vers l'océan Indien. En novembre 1707, ils ont reçu l'autorisation d'armer deux vaisseaux, le *Curieux* et le *Diligent*, "en guerre et marchandise" vers le golfe arabo-persique "pour y faire la traite des cafés" (Lespagnol, 1997, p. 656) en échange de piastres d'argent sévillanes indispensables pour le commerce yéménite avec les Indiens (Tuchscherer, 1995, pp. 38-41). En 1709, ces "Messieurs de Saint-Malo" ont obtenu une nouvelle autorisation pour Moka (Brown, 1997). Court-circuitant l'axe méditerranéen, la Compagnie des Indes orientales et les Malouins portent donc aussi atteinte au commerce marseillais. Dans une certaine mesure il s'agit là du choc de deux monopoles : celui de Marseille avec le Levant et celui de la Compagnie des Indes avec l'océan Indien, renforcé par les opérations des "sous-traitance" confiées à des Malouins bien pourvus en piastres. Aussi, le temps de la guerre de Succession d'Espagne (1702-1714), qui fut pour Marseille celui de la "brillante parenthèse" des expéditions de la mer du Sud, marque au contraire un réel recul pour le commerce du moka. Marseille, qui fixait un prix de référence pour le café vendu en Europe jusqu'à la fin du XVII^e siècle, cède ce rôle à Amsterdam à partir de la guerre de Succession d'Espagne (Meignen, 1976, p. 117 note 5).

Il est vrai que la position marseillaise subit également les contraintes imposées par la politique ottomane en matière commerciale et douanière. Les Capitulations de 1673, précisant les rapports entre négociants "francs" (français) et "turcs", mentionnaient l'interdiction d'exporter certains produits du monde ottoman. Parmi ceux-ci : blé, huile et moka. D'où la protestation des autorités ottomanes à la suite du détournement vers Livourne du chargement du vaisseau *Saint-Michel*, du capitaine Durbéqy, en 1657. Toutefois, jusqu'au début du XVIII^e siècle, La Porte qui, par intérêt économique et volonté politique ne réactive ces interdictions que dans des moments de conflits ou de litiges, n'entrave pas les sorties de moka. Moyennant le versement de "droits", le pacha d'Égypte, les fonctionnaires locaux, les responsables des douanes et les marchands tiraient avantage de ce trafic. La situation change radicalement au tournant du siècle (Genç, 2001). En 1703, pour quelques mois seulement, puis en 1706 pour deux décennies, interdiction est faite "d'extraire du café des États du Grand Seigneur"¹³. Cette décision d'appliquer strictement, au début du XVIII^e siècle, le contenu des textes de 1673 résulte d'un ensemble de motifs où se mêlent facteurs économiques, politiques et sociaux. Les importants achats

¹³ SHDMT, 1R1-5. Alexandrie. Main courante de la chancellerie.

réalisés par les courtiers anglais et hollandais sur le principal marché du Yémen, à savoir le grand bazar de Bayt al-Faqih, conjugués avec ceux des Malouins riches d'argent espagnol, sans oublier les parts prélevées par les Turcs, ont contribué inévitablement à réduire l'offre globale et à favoriser la hausse des prix.

Ce "choc caféier" atteint d'abord le marché intérieur ottoman et provoque la colère des populations locales pour lesquelles le moka, si établi dans les habitudes et les modes de vie, est moins accessible. Dès 1707, redoutant des taxes nouvelles, des émotions populaires et des représailles pour exportation illégale de café, la nation française, réunie au Caire à la demande du consul, a décidé l'interdiction "de charger, sur bâtiment français pour quelque destination que ce soit, des cafés à peine de confiscation et de 10 000 livres d'amende, moitié destinée au rachat des pauvres esclaves chrétiens, moitié pour l'hôpital d'Alexandrie"¹⁴. Pourtant force est de reconnaître, en parcourant les *Registres des affaires nationales du consulat d'Égypte et des assemblées de la nation française au Caire*, que la portée de ces résolutions officielles est limitée car:

les marchands français d'Alexandrie continuent de faire des contrebandes du café au préjudice des défenses. Ismaïl aga a fait connaître que cela aigrir les esprits et les dispose à une seconde sédition dont les conséquences seraient sans doute pires que les premières [27 juillet 1714].

Les plaintes sont continuelles car malgré l'interdiction du Grand Seigneur de transporter du café, les marchands français ne laissent pas d'en faire embarquer sur nos bâtiments de contrebande (...) malgré la défense expresse de charger du café [20 septembre 1714]¹⁵.

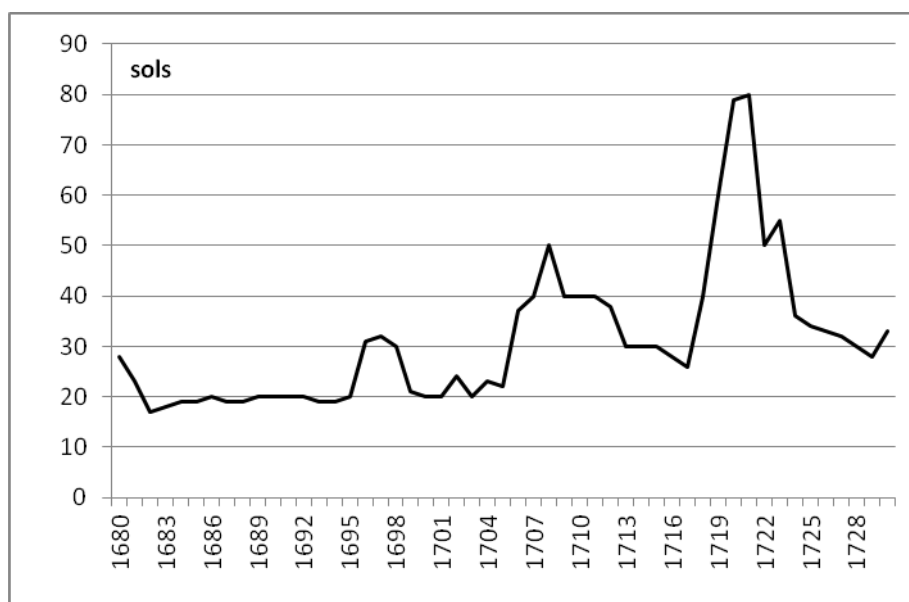
Des troubles éclatent dans les grandes villes de l'Empire ottoman et particulièrement au Caire, à Constantinople, à Smyrne: saccage de maisons de la nation française, arraisonnement de navires suspectés de sortir du café, attaques contre les fonctionnaires des douanes accusés de complicité avec les marchands européens. Les *Registres du consulat d'Égypte* portent également la trace de ces "insultes", "tumultes" et "séditions" pendant la période d'interdiction des sorties du café. Ainsi, en septembre 1714, "la nation et les équipages des bâtiments français qui sont actuellement dans le port d'Alexandrie sont plus que jamais exposés aux insultes des Turcs sous prétexte des chargements de café"¹⁶. Dans ces conditions une hausse sensible des prix, accrue par les effets de diverses spéculations, se manifeste aussi sur le marché

¹⁴ *Idem*, 26 juin 1707.

¹⁵ SHDMT, 1R 1-6. Alexandrie. Main courante de la chancellerie.

¹⁶ *Idem*, 1R 1-2. Alexandrie. Main courante de la chancellerie.

marseillais, où la livre-poids de moka passe de 20 sols en 1701 à 30 en 1714 après être passée à 50 sols en 1708.



Graphique 1. Prix du moka importé d'Égypte à Marseille de 1680 à 1730¹⁷. Sources: ACCIAMP, B 152 et I 26 à 32

5. Risposte du négoce marseillais

Doléances, arbitrages, compromis et pratiques illicites sont mis en œuvre pour faire face aux assauts répétés contre la position de Marseille. Afin de contrer la concurrence française, les négociants marseillais ont d'abord essayé de faire interdire la vente des cafés chargés par les Malouins et non-assujettis au 20% *ad valorem* que devaient verser les importateurs de produits levantins entrant dans le Royaume, autrement que par Marseille. Saisi de cette requête, le Conseil du commerce tranche, en 1710, en faveur de Saint-Malo dans la mesure où Moka se trouve hors de l'espace géographique du privilège marseillais. Théoriquement limitée à des retours exceptionnels, la grâce royale accordée aux Messieurs de Saint-Malo se trouve pourtant régulièrement renouvelée par la suite aussi bien lorsque les Malouins transportent du moka pour le compte de la Compagnie des Indes orientales, lui en achètent pour le revendre en France ou en importent directement.

¹⁷ En sols par livre-poids.

Face à la puissante Compagnie, les négociants marseillais ont organisé une lutte d'autant plus vigoureuse qu'un arrêt de la Cour a accordé en 1723 le monopole des ventes du café en France à ladite Compagnie. Les Marseillais ont aussitôt adressé, par l'intermédiaire de la Chambre de commerce, de longs mémoires à Versailles et sollicité l'intervention de Grégoire, député de la Chambre consulaire, et du Maréchal duc de Villars, gouverneur de Provence, dont les bonnes dispositions à l'égard des négociants ont été entretenues par de réguliers présents faits notamment de "denrées recherchées telles que l'huile d'olive ou le café de Moka"¹⁸. Au terme des négociations, l'arrêt de 1723 est modifié dès février 1724. Désormais le moka peut entrer et sortir librement du port franc mais se trouve soumis au paiement d'un droit de 20 sols par livre (au lieu de 12 auparavant) pour pouvoir pénétrer dans le royaume. A vrai dire, cette dernière mesure pénalisait peu l'entrepôt marseillais car la plus large partie des cafés venus d'Égypte était avant tout destinée aux marchés extérieurs. Aussi, "dans l'histoire du café de Moka, en dépit des textes, l'arrêt de 1723 n'est qu'accident négligeable" (Carrière, 1973, p. 365).

Contre l'interdiction d'extraction du café décidée par Constantinople, la réponse marseillaise a revêtu plusieurs visages. En premier lieu celui de "donatives" et *bakchichs* répétés en direction du pacha d'Égypte et de son entourage afin de gagner leur faveur. Dans ces conditions, "on embarque actuellement le café en toute liberté et en plein jour (...) Nous avons à faire à un très bon pacha qui ferme les yeux sur tout" note, avec satisfaction, Claude Lemaire, consul de la nation française¹⁹. Qui plus est le pacha assure parfois la protection des chargements : "Il y a trente janissaires bien armés à l'endroit où on embarque les cafés pour empêcher les désordres en cas de besoin"²⁰. Il est vrai que le pacha, qui a "contribué par ses soins à l'embarquement des cafés et empêché les séditions" a reçu "334 médins par farde de café et une veste de soie de Damas jaune pour l'engager à continuer à nous être favorable"²¹. Parallèlement, "les marchands français d'Alexandrie continuent de faire des contrebandes au préjudice des défenses du Grand Seigneur", en utilisant des prête-noms pour évacuer la marchandise prohibée malgré l'établissement d'inspecteurs du café²². Aussi, afin d'éviter le détournement de marchandises

¹⁸ Archives de la ville de Marseille, HH 275, Lettre de Lenoir, avocat de la ville de Paris, 20 mars 1720 citée par Rambert, 1954, p. 283.

¹⁹ ACCIAMP, J 571 - Consulat de Caire. Claude Lemaire, 24 novembre 1713.

²⁰ *Idem*, 5 novembre 1714.

²¹ SHDMT, 1R 1-6, 18 décembre 1714.

²² *Idem*, 27 juillet 1714.

destinées à un port turc, le nouveau pacha d'Égypte, moins conciliant, demande en 1718 l'embarquement d'un contrôleur turc sur chaque bâtiment chargé de riz ou de café (Meignen, 1976, p. 122). Mais la répétition de telles mesures tend à en démontrer les limites.

Enfin ultime parade: l'intimidation, la pression sinon la menace. Les propos des principaux acteurs suffisent à saisir la manœuvre. Pour la Chambre de commerce de Marseille, selon un mémoire en date du 11 octobre 1725 : "il faut faire comprendre au Grand Seigneur que les défenses si souvent répétées de sa part pour la sortie des cafés d'Égypte n'ont jamais empêché les Français d'en faire sortir tant qu'il leur a convenu". Une fois cette affirmation, sinon provocation, posée avec une certaine arrogance, la menace se précise : "les Français, à l'exemple des Anglais et Hollandais, augmenteront, de façon considérable, les levées faites dans tout le Yémen (...) ainsi les Turcs peuvent s'assurer qu'ils paieront le café toujours fort chèrement en Égypte, tant que les défenses de sortie subsisteront pour les Français"²³.

Enfin, ultime stratagème mis en place avec le soutien de Maurepas : deux vaisseaux partis de Marseille en 1725 avec chargement de café prennent la route de Constantinople afin de montrer que les Français peuvent "se dispenser de tirer d'Alexandrie les cafés pour la consommation qu'il s'en fait dans le Royaume (...) Les ministres de La Porte ne devraient pas attendre la nouveauté de ce commerce pour réfléchir sur les intérêts du Grand Seigneur et ceux de ses sujets qui perdent le commerce du café comme ils ont ci-devant perdu celui des épiceries pour la même conduite"²⁴.

Le stratagème a-t-il atteint son objectif ? Force est de constater la décision prise en 1726 par les autorités ottomanes de libérer le commerce du café. Au vrai, l'infléchissement de cette politique n'est pas étranger à la progression de la production de café à Java. Les Hollandais, qui y sont établis depuis 1596 et y ont introduit des caféiers dès 1707, constituent assurément une menace sérieuse pour les "intérêts du Grand Seigneur" (Glamann, 1958, pp. 207-209). L'efficacité de ce moyen de pression lourd de conséquence rejoint les efforts déployés par les Français pour acclimater des plants de caféiers à Bourbon, puis aux Antilles.

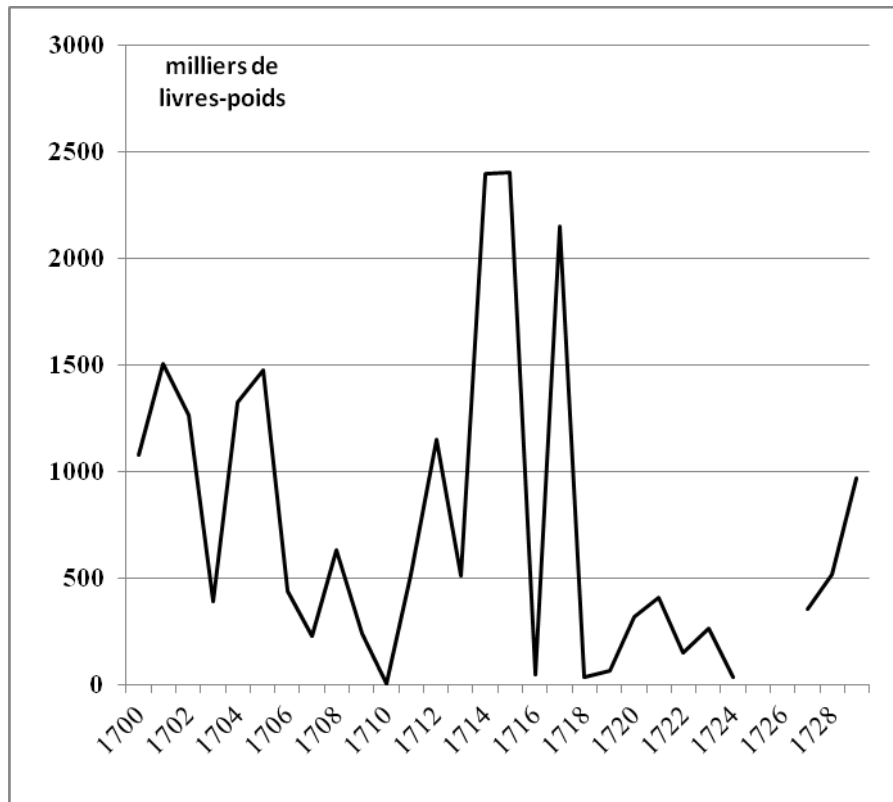
6. Nervosité du marché marseillais

La nouvelle donne, qui s'esquisse au début du XVIII^e siècle avec l'émergence de nouveaux producteurs, intervient alors que les approvisionnements marseillais

²³ ACCIAMP, H 113. Café - Extraction d'Égypte. Avis de la Chambre de commerce, 11 octobre 1725.

²⁴ *Idem*, Lettre de Maurepas, 27 février 1726.

en café sont particulièrement troublés. Malgré les divers arrangements avec les autorités ottomanes locales et la contrebande, qui, par nature, n'apparaît pas dans les relevés officiels mais qui ne saurait compenser les fléchissements observés, la politique de La Porte a fortement affecté les entrées de café à Marseille tout au long du premier tiers du siècle.



Graphique 2. Quantités de moka importées par Marseille (1700-1729)²⁵. Source: ACCIAMP, Statistiques. I 26 à 28.

Pourtant les négociants ne se sont pas pour cela écartés de ce produit relativement cher, bien au contraire. Jusque vers 1730-1735, le commerce du moka, peut-être précisément à cause d'un marché capricieux et limité en volume (quelques dizaines ou centaines de balles), s'ouvre aux grandes spéculations. À côté de "bouillons", dus par exemple à la perte de navires, sont réalisés, y compris en temps de guerre, de "bons profits" et ont été encaissées de solides commissions. Si les corsaires de Flessingue et de Mahon ont enlevé à la place de Marseille plusieurs navires pendant la guerre de Succession d'Espagne, "elle s'en était refait sur le prix plus avantageux auquel elle avait

²⁵ En livres-poids.

venu les marchandises du Levant qui lui étaient parvenues, surtout dans le café qu'elle avait tiré d'Égypte, sur lequel, pendant trois ans consécutifs, elle gagna au moins 50%”²⁶. On aimerait assurément pouvoir fournir les précisions nécessaires quant à ce niveau de bénéfice déclaré. Faut de documents comptables solides, il faut y renoncer. Néanmoins, pour qui fréquente le monde feutré du grand négoce à travers la lecture assidue des correspondances commerciales, il est difficile de rejeter une telle affirmation. Les négociants, qui déclinent volontiers doutes, craintes et inquiétudes, n'hésitent pas à dévoiler leur amertume, voire à faire éclater leur colère lors de la conclusion de certaines affaires “malheureuses”. À côté d'un cortège de plaintes et de lamentations, les mentions souvent furtives et toujours mesurées d’“un grand coup” ou “honnête bénéfice” se trouvent trop rarement exprimées pour que nous les refusions, même lorsque nous ne disposons pas des grands livres de comptabilité pour approcher au mieux la réalité.

Les perspectives de belles opérations sur cette marchandise et les profits pouvant en découler, notamment en temps de rareté, conduisent les négociants à contacter avec empressement leurs partenaires, même modestes, pour se procurer au plus vite la précieuse denrée. En 1711, le Marseillais Charles Martin demande à son correspondant tropézien de “faire voiturier icy toutes les marchandises qu'il trouvera convenables, notamment le caffè”²⁷. L'impatience grandit lorsque “le vent de noroist détient à Toulon depuis huit jours la tartane où sont chargés nos caffés”²⁸. Outre les traces d'une pratique somme toute banale, la présence dans de petits ports voisins de Marseille de marchandises prises directement sur les marchés levantins, malgré le fameux monopole du port-franc, pose la question de l'efficacité de ce dernier, voire de son fonctionnement. Au reste cette présence, en rien exceptionnelle, nous invite à considérer avec prudence les statistiques marseillaises qui ne sauraient, compte tenu de ce fait et de celui de la contrebande, recouvrir l'exacte totalité des arrivages de café du Levant et de Barbarie.

Par les opérations engagées les négociants marseillais sont en étroite liaison avec les places du Nord. À Rotterdam, et plus encore à Amsterdam et à Londres, les correspondants des maisons marseillaises se montrent attentifs aux fluctuations des arrivages et des cours, attendant “l'occasion favorable pour

²⁶ Bibliothèque Nationale de France, Paris, mss. fr. 7192. Observations sur le commerce de la ville de Marseille, 1729.

²⁷ Archives Départementales du Var, 12J6 et Papiers Allard, archives privées, Saint-Tropez.

²⁸ *Idem*, 12J6 lettre de 1712.

faire quelques spéculations”²⁹. Car le moka reste au centre de spéculations mettant en action, dans la majorité des cas, les négociants situés au niveau le plus élevé de la place, ainsi qu’en témoignent les partenaires des frères Bruny, comme plus tard ceux des frères Roux : à savoir Guillaume Éon et La Lande Magon de Saint-Malo, Crozat et Dussault de Paris, Philibert, Roland, et Ravachol de Lyon, Favre, Calandrini et Lullin de Genève, Medina et Meynard d'Amsterdam ou encore Dimpfel de Hambourg³⁰.

Le “soutien ou non de cette marchandise” dépend d’un ensemble de paramètres signalés au fil des bonnes correspondances : état des chargements effectués à Moka, politique du Grand Seigneur, exigences du pacha d’Égypte, naufrages ou prises pendant le transport, tant en Méditerranée que dans l’océan Indien. Ainsi que l’écrit A. Pels d'Amsterdam aux Roux de Marseille, en juillet 1731, en ouvrant la voie à une possible opération commune : “Il y a nouvelle, à Londres, qu'un navire de la Compagnie portant 500 balles de café moka était péri à Bombay (...) nous croyons que cette mauvaise nouvelle ne sera que trop véritable et cette marchandise se soutiendra”³¹.

Le consul de la nation française au Caire engage vivement les marchands français “à se tenir pour les achats de café” afin de mieux suivre le marché, mais la nation assemblée préfère que “soit laissée entière liberté à tout le monde pour les achats de café comme pour les autres marchandises” étant donné les stratégies de chacun, en partie liées aux ordres d'achat venus du royaume, et les possibles caprices des arrivages : “depuis une quinzaine de jours, précisent-ils, une première caravane a apporté une grande quantité de café en cette ville (...) il ne s'en fait aucune levée considérable contre la coutume (...) La deuxième caravane sera de retour pour le 10 du mois prochain”³².

Participant accessoirement à l'approvisionnement du Caire et d'Alexandrie, étant donné les importants arrivages assurés par les navires circulant entre Djeddah et Suez, la caravane de La Mecque (10% seulement de la totalité du commerce) retient néanmoins quelquefois l'attention des régisseurs marseillais (Raymond 1974 e 1981). Il est vrai que les moindres incidents qui affectent les circuits, parfois éloignés sinon étrangers aux grands courants commerciaux, éveillent l'inquiétude des marchands. “La plus grande partie des 7 à 800 fardes de café que les arabes ont pillé de la caravane de la Mecque ont été achetées par

²⁹ ACCIAMP, Fonds Roux. L. IX. 973. Amsterdam. A. et P. Belsen, 27 juillet 1730.

³⁰ *Idem*, Fonds Raymond Bruny L. XV. et Archives Départementales de l’Isère, Fonds J.B. Bruny, 2E 194 à 209.

³¹ *Idem*, L. IX., 981. Amsterdam. A. Pels et fils, 2 juillet 1731.

³² SHDMT, 1R 1-5. Alexandrie, 18 mars 1698.

des personnes qui les ont fait venir en cette ville”, notent du Caire, où ils sont établis, les frères Fortolis et Cie en septembre 1730 pour expliquer à leurs correspondants marseillais que “le prix du café a diminué (...) le grain est sans demande (...) et l'arrivée des vaisseaux le fera encore diminuer”³³. Inversement, quelques mois plus tard, les représentants de cette même maison observent que “la caravane de la mecque est arrivée mais avec trop peu de café, et cette graine a peu baissé”³⁴.

Les sorties irrégulières de moka d'Égypte perturbent les jeux de l'échange. Le café apparaissant en Égypte, comme le seul produit s'achetant comptant³⁵, les importantes sommes engagées représentent un moyen pour obtenir les piastres sévillanes essentielles au négoce. Marseille, comme les autres grandes places internationales, puise à Séville et Cadix ces monnaies frappées avec l'argent de l'empire américain. Avec ces piastres, dont une partie ignore le passage par les hôtels de la Monnaie, Marseille règle les fournisseurs levantins, en Égypte et au-delà. Ainsi, “dans 20 à 25 jours on doit expédier la caravane qui va chaque année à La Mecque par laquelle les marchands de café envoient les argents nécessaires pour de nouveaux achats de cette marchandise”³⁶.

L'usage de la lettre de change ne paraît guère bienvenu dans ce circuit, ainsi que le mentionnent à la maison Roux les frères Fortolis qui éprouvent des difficultés pour négocier à Moka une lettre de 1000 piastres : “les marchands turcs n'entendent pas ce commerce comme nous vous avons dit, aimant mieux envoyer leur argent et courir le risque de la mer que de prendre des papiers”³⁷. L'Empire ottoman souffre d'une disette endémique de métaux précieux d'autant plus préjudiciable que l'argent, plus encore que l'or, est essentiel pour répondre aux besoins des marchands en liaison avec le monde oriental. Acheminant en Égypte les piastres espagnoles contre du moka (entre autres), les Marseillais se glissent dans une circulation monétaire complexe et alimentent un flux d'argent à destination des lointaines places orientales (Rebuffat, Courdurié, 1966). La mer Rouge, qui a perdu son rôle dans le commerce international des épices, apparaît à l'orée du XVIII^e siècle, mais pour peu de temps encore, comme un axe essentiel dans la circulation des monnaies vers l'Asie (Tuchscherer, 1995, pp. 38-41 et 55-57; Khan, 2001).

³³ ACCIAMP, L. IX., 764. Le Caire, 20 septembre 1730.

³⁴ *Idem*, 24 août 1731.

³⁵ Rapport de M. de Bonnac cité par Meignen, 1976, p. 123.

³⁶ SHDMT, 1R 1-5. Alexandrie, 8 mars 1698.

³⁷ ACCIAMP, L. IX. 764. Le Caire. Frères Fortolis et Cie, 14 octobre 1730.

7. Le café des Îles et la recomposition du marché marseillais au XVIII^e siècle

7.1. Le café des Îles françaises d'Amérique à Marseille

L'arrivée à Marseille, en février 1730, du vaisseau *La Vénus* marque le début d'une profonde mutation du marché du café car, pour la première fois, un bâtiment en apporte venant des Antilles. Adressé au puissant négociant Georges Roux, dit Roux de Corse, le produit américain retient désormais l'attention des plus grandes maisons de la place. Dès lors les choses vont très vite. En 1732 Marseille reçoit le droit d'entrepôt permettant la redistribution vers l'étranger de cette marchandise. Cinq ans plus tard, la ville-port peut introduire librement le café des Îles d'Amérique à l'intérieur du royaume. Le mouvement est lancé qui est irréversible : le café antillais des plantations supplante rapidement le moka du Yémen, les arrivages de Bourbon restant ici marginaux.

Années	Moka	Café des Îles
1725	18 224	
1726		
1727	39 243	
1728	200 865	
1729	318 542	
1730	79 791	
1731	51 760	
1732	97 422	
1733	50 590	
1734		
1735	128 310	
1736	108 140	
1737	88 063	
1738	114 050	
1739	55 675	144 200
1740	23 956	1 823 611

Années	Moka	Café des Îles
1741	25 308	2 008 732
1742	30 022	1 155 189
1743	205 236	3 183 682
1744	16 384	1 296 044
1745	6 161	503 159
1746	41 866	305 877
total	1 681 384	10 420 494

Tab. 4. Quantités (livres-poids) importées par mer par Marseille. Sources : ACCIAMP. Statistiques, I 26 à 32. États estimatifs des marchandises venant du Levant et de Barbarie et des pays étrangers

L'introduction du café dans ces nouveaux espaces océaniques lointains s'explique en large partie par les difficultés d'approvisionnement rencontrées en Égypte. Les débuts de l'acclimatation des caféiers à l'île Bourbon (1715), à Cayenne (1722), à La Martinique et à La Guadeloupe (1725) se situent au moment du paroxysme de la crise des approvisionnements en Méditerranée. Et la liberté d'extraction décidée par La Porte en 1726 n'arrête pas ces tentatives étendues, en 1730, à Saint-Domingue. Le mouvement s'inscrit dans un ensemble plus ample amorcé par les initiatives hollandaises et anglaises, tant dans l'océan Indien (à Java en 1707) que dans les Antilles (Jamaïque en 1730) (Clément, 1992). L'essor de la culture dans les Îles françaises d'Amérique est lié à une série de conditions favorables. D'une part des colons ont vu, dans la nouvelle culture, la possibilité de pallier la destruction des cacaoyers intervenue à La Martinique à la suite du séisme de 1727, tout en jouant de la complémentarité, sur les terroirs tropicaux antillais, entre la canne à sucre, sur les basses terres, et le caféier sur les pentes des collines de moyenne altitude. D'autre part, dès sa mise sur le marché européen, le café des Îles d'Amérique est proposé à un prix deux à trois fois inférieur à celui du moka acheté en Égypte, malgré les coûts de transport, la durée du voyage et les risques de mer.

Années	moka	Café des Îles d'Amérique
1739	30	10
1740	30	10
1741	27	10
1742	27	10
1743	30	12
1744	45	14
1745	45	20
1746	45	25

Tab. 5 . Prix de vente du moka d'Égypte et du café des Îles d'Amérique à Marseille (1739-1746). Sources : ACCIAMP, Statistiques I 21.

Certes, la qualité du nouveau produit a suscité quelques réserves lors des premiers envois à en juger par les remarques formulées par le négociant malouin La Lande Magon à l'adresse de la maison Roux : "On a raison de ne pas trouver le café bon en France parce qu'on ne sait pas le cueillir à propos et quand il est à maturité"³⁸. Mais très rapidement, la qualité du café des Îles progresse et, sans atteindre celle du moka, se place bien au-dessus de celle de Batavia (Java). Aussi, dans les arrivages à Marseille de produits des Îles françaises d'Amérique, le café enregistre au fil du siècle une progression constante et spectaculaire.

³⁸ ACCIAMP L. IX. 592. Saint-Malo. La Lande Magon, 17 mars 1737.

	1729	1740	1764	1788
sucre	1,8	3,7	8,4	4,3
café	0	1,3	2	14,5
cacao, coton, tabac, cuir, indigo	0,5	1	5,6	16

Tab. 6. Importations à Marseille en provenance des Îles d'Amérique (millions de livres tournois). Sources : ACCIAMP. Statistiques I 29 à 33, H. 127 et Paris, 1957, p. 589.

8. *Le bouleversement du marché marseillais*

L'exploitation du café des Îles d'Amérique modifie les composantes du marché et désormais c'est Bordeaux, emporté par la croissance atlantique, qui devient le premier "port caféier" du royaume tant aux entrées qu'aux sorties (Butel, 1974).

Ports	Importations	Redistribution hors de France
Bordeaux	311 000	270 570
Marseille	142 000	96 560
Le Havre	114 000	73 260
Nantes	111 000	70 680
La Rochelle	25 000	15 000
Bayonne	20 000	12 300
Sète	10 000	7 350

Tab. 7 Achat et redistribution du café des Îles françaises d'Amérique à la fin du XVIII^e siècle (en quintaux). Source : Courdurié, Miège (dir.), 1981, pp. 80-82.

Marseille demeure néanmoins le deuxième entrepôt français de café des Antilles et, comme les autres ports coloniaux, en assure une large redistribution dès les premiers arrivages. La structure même de celle-ci révèle toutefois le profond bouleversement qui se produit alors dans le marché marseillais : l'Europe du Nord s'efface, la consommation du royaume se trouve assurée par

les ports ponantais alors que le bassin méditerranéen absorbe plus de 90% du café américain, et ce avant même le milieu du XVIII^e siècle, à commencer par le Levant vers où se dirigent près des trois-quarts des exportations. Là est le fait majeur.

Destination des exportations	Livres-poids
Levant	7 492 343
Italie/Savoie/Piémont	2 645 377
Espagne	45 239
Portugal	25 217
Nord	172 651
Hollande	39 447
Angleterre	220

Tab. 8. Redistribution du café des Îles d'Amérique hors de France (cumul des années 1739-1746) Sources : ACCIAMP. Statistiques, I 21 et I 22.

La composition des exportations marseillaises dans cette direction souligne la part croissante prise par le café des plantations. C'est assurément le produit qui enregistre, en valeur, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, la plus nette progression.

	1750/1754	1786/1789
draps et tissus	58,5	40
produits tinctoriaux	16,8	20,9
café d'Amérique	5,2	21,6
sucre	7	10
divers	12,5	7,5

Tab. 9 Composition des exportations de Marseille vers le Levant (% des valeurs). Source : Paris, 1957, pp. 539-540 et 610.

Si toutes les Échelles paraissent atteintes par le café colonial, y compris Alexandrie et Le Caire, trois d'entre elles se détachent : Constantinople, pour couvrir essentiellement les besoins de la consommation intérieure; Salonique, qui outre le débouché local, redistribue une partie de cette marchandise vers les mondes balkanique et danubien; et surtout Smyrne, la plus importante des

Échelles pour Marseille à la fin du siècle, qui dirige, par caravanes, du café antillais vers la Mésopotamie (Meignen, 1976, pp. 130-148).

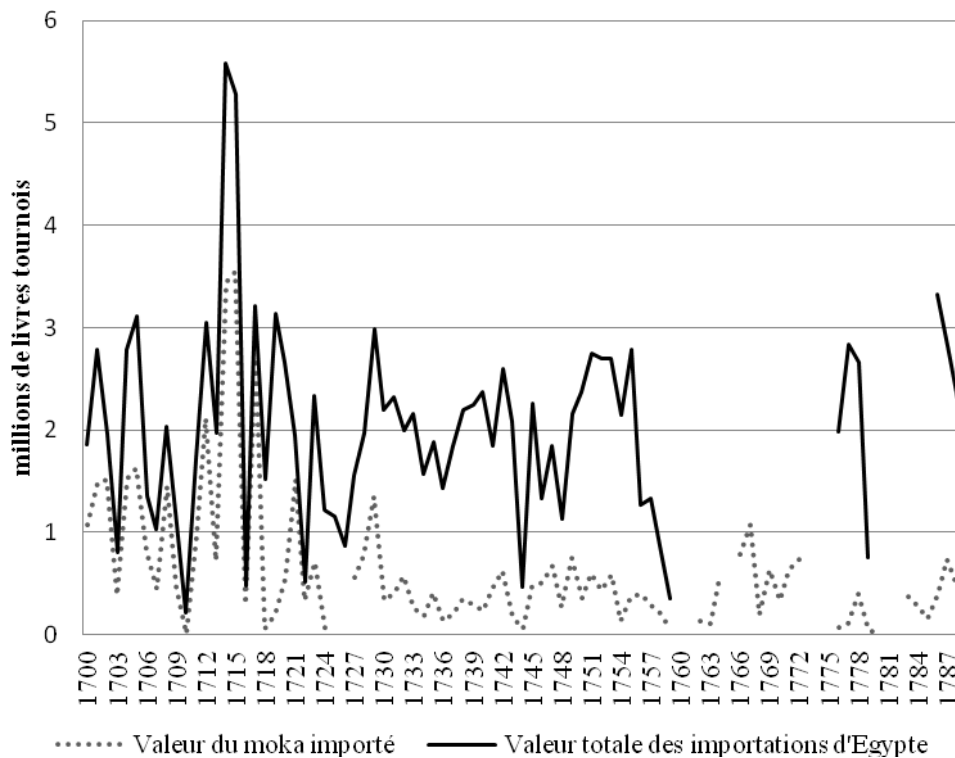
9. *Le moka, pour une élite?*

Dès les premières arrivées du café des Îles à Marseille les retours de moka d'Égypte s'effondrent, cédant définitivement le pas au concurrent américain, tant pour les quantités que pour les valeurs. Certes, la Compagnie des Indes orientales continue d'acheminer de façon irrégulière en France du moka pris directement au Yémen, mais Marseille ne s'inscrit que de manière très marginale dans ce circuit. Car le moka ne disparaît pas vraiment des courants commerciaux. Un mince et irrégulier filet gagne toujours Marseille pour alimenter une clientèle de gourmets, fidèles et fortunés, du royaume mais aussi de Genève, des cantons helvétiques et d'Allemagne méridionale. Ces derniers se fournissent par l'intermédiaire de Marseille, de l'Italie du nord ou de Trieste, où opèrent quelques maisons spécialisées (Hasslaver). Des balles de moka sont échangées quelques fois entre négociants pour entretenir de bonnes relations, ainsi que le fait le Marseillais Jacques Rabaud à l'adresse de son associé Cabanes, de Montpellier³⁹. Pourtant, là encore, le café antillais semble irrésistiblement gagner du terrain (Carrière, 1973, pp. 370-372). En outre il se dissimule parfois sous l'appellation de moka pour tromper des consommateurs non avertis. La multiplicité des sanctions (confiscations, amendes...) tout au long du siècle démontre à la fois les limites de leur efficacité et la pérennité de cette contrebande par "contrefaçon".

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, et notamment à la suite de la suspension du privilège de la Compagnie des Indes (1769), de puissants négociants marseillais arment des bâtiments pour l'océan Indien. Mais il s'agit d'opérations où le moka d'Arabie n'occupe qu'une place mineure par rapport au "bourbon" des Mascareignes⁴⁰. Au reste, le moka, qui par son importance et ses fluctuations, imprimait sa marque dans les relations commerciales entre Marseille et l'Égypte à la fin du XVII^e siècle et au début du siècle suivant, s'efface dans celles-ci au profit d'autres marchandises (coton et toiles) dans des échanges qui demeurent globalement élevés.

³⁹ Archives privées. Fonds De Larambergue. Correspondance de Jacques Rabaud avec Jean Cabanes lettres du 3 janvier 1772 et 27 novembre 1775 et 6 mars 1776.

⁴⁰ Sur la participation des Français au commerce du café dans l'océan Indien voir Carreira (2001).



Graphique 3. Le moka dans les importations marseillaises d'Égypte. Sources: ACCIAMP. Statistiques, I 26 à 28.

Enfin, alors que le moka n'apparaît qu'épisodiquement dans les cargaisons levantines à destination de Marseille, l'essor du café des plantations antillaises anime désormais, en provenance du Levant et plus exactement de Constantinople, le flux croissant d'un produit lié à l'usage du nouveau breuvage: celui des cafetières en cuivre⁴¹.

Années	Nombre de cafetières
1700-09	557
1710-19	460

⁴¹ Les modes de consommation du café, associée parfois à d'autres produits tropicaux comme le sucre, dépassent les limites de cette présentation mais seront exposés lors de la journée d'études organisée par l'université de Nantes dédiée à l'introduction et à la consommation du café en France (septembre 2021)

Années	Nombre de cafetières
1720-29	4 048
1730-39	4 456
1740-49	6 031
1750-59	4 872
1780-89	6 951

Tab. 10. Importations par Marseille de cafetières de Constantinople. Sources : ACCIAMP I 26 à 28.

Cette révolution tranquille où “seul le sommeil était mis en péril”⁴² a cependant provoqué, en un demi-siècle à peine, de grands changements structurels. Paradoxalement, alors que le moka ouvrait à Marseille les portes des grandes places européennes, que le niveau des affaires hissait Marseille aux côtés des métropoles internationales, le café des lointains horizons océaniques renforçait l'ancrage méditerranéen de la cité phocéenne⁴³.

Les débouchés du marché marseillais du café se resserrent géographiquement en même temps que se multiplient les lieux d'approvisionnement, que gonflent les volumes mis en circulation et que s'inversent brutalement les flux commerciaux vecteurs de cette marchandise. Le Levant pourvoyeur de moka devient désormais acheteur de café. Cet épisode constitue un aspect, mais un aspect seulement, des modifications complexes qui affectent en profondeur, surtout au-delà de 1765, les rapports commerciaux établis entre Marseille et la Méditerranée arabo-musulmane⁴⁴.

10. Conclusion

Une telle mutation n'épargne pas les réseaux, n'ignore pas les “hommes du café”. Les grands négociants s'éloignent - un temps - d'un produit qui ne paraît plus être le moteur de grandes spéculations. De Saint-Malo à Amsterdam, la convergence de l'analyse des partenaires marseillais est éclatante : “Pour le café, il n'y faut plus penser du tout. C'est une marchandise qui tombe en drogue et qui deviendra rien (...) On en introduit de tous les côtés” déplore, de Saint-

⁴² *Idem*, p.365.

⁴³ Sur cette problématique générale on pourra consulter la *Revue d'Histoire maritime*, n° 13, 2011, et notamment l'article de Gilbert Buti.

⁴⁴ Sur la crise du commerce de Marseille avec le Levant voir Lupo (2015).

Malo, La Lande-Magon en 1730⁴⁵. Et, en écho, Pels d'Amsterdam écrit, cinq ans plus tard aux mêmes Roux de Marseille : "L'article du café devient trop dangereux pour y penser depuis que les Indes et l'Amérique en fournissent tant"⁴⁶. À Marseille, malgré les armements observés dans la seconde moitié du XVIII^e siècle en direction de l'océan Indien, la page du moka semble bien tournée. S'ouvre alors l'ère du café des plantations coloniales, d'Amérique. Puis d'Afrique.

11. Bibliographie

- Bergasse, Louis (1954) *Histoire du commerce de Marseille*, t. IV. De 1599 à 1789. Paris: Plon.
- Berthaud, Julien (1986) *Les ressources génétiques pour l'amélioration des caféiers africains diploïdes*. Paris: ORSTOM.
- Boulanger, Patrick (1981) 'Sources et ressources de la Chambre de commerce de Marseille pour une histoire du café', in Courdurié, Marcel - Miège, Jean-Louis (dir.), *Le café en Méditerranée. Histoire, anthropologie, économie, XVIII^e-XX^e siècle*. Aix-en-Provence: CNRS, pp. 1-15.
- Brown, Jean-Pierre (1997) 'Cap sur Moka. L'odyssée des corsaires de Saint-Malo au Yémen (1707-1710)', *Neptunia*, 207, pp. 39-49.
- Butel, Paul (1974) *Les négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIII^e siècle*. Paris: Aubier.
- Buti, Gilbert (2011) 'Marseille, la péninsule Ibérique et les empires américains (1659-1793). "Le soleil des affaires se lève aussi à l'Ouest"', in Marzagalli, Silvia - Bartolomei, Arnaud (dir.), 'La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle', *Revue d'Histoire Maritime*, 13, pp. 211-232.
- (2012) 'I luoghi dello scambio commerciale. La Loggia di Marsiglia, XVII-XVIII secolo', in Colletta, Teresa (dir.), *Città portuali del Mediterraneo. Luoghi dello scambio commerciale e colonie di mercanti stranieri tra Medioevo ed età moderna*. Milano: Franco Angeli, pp. 156-170.
- Carreira, Ernestine (2001) 'Les Français et le commerce du café dans l'océan Indien au XVIII^e siècle', in Tuchscherer, Michel (dir.), *Le commerce du café avant*

⁴⁵ ACCIAMP. L. IX, 590. Saint-Malo. La Lande-Magon, 25 juin 1730.

⁴⁶ *Idem* L. IX. 981. Amsterdam. A. Pels et fils, 25 juillet 1735.

- l'ère des plantations coloniales*. Le Caire: Institut français d'archéologie orientale, pp. 333-357.
- Carrière, Charles (1973) *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, 2 volumes. Marseille: Institut historique de Provence.
- Clément, Jean-Pierre (1992) 'D'Arabie en Amérique: la grande migration du café', in *Hommage à Paul Roche*. Nantes: Institut d'études hispaniques, pp. 19-33.
- Courdurié, Marcel - Miège, Jean-Louis (dir.) (1981) *Le café en Méditerranée. Histoire, anthropologie, économie, XVIII^e-XX^e siècle*. Aix-en-Provence: CNRS.
- Desmet-Grégoire, Hélène (1988) 'Origines et évolution des objets du café à Marseille aux XVII^e et XVIII^e siècles', *Provence Historique*, 151, pp. 69-88.
- Duchêne, Roger (1982) *Marseille au passé*. Roanne: Horvath.
- Genç, Mehmet (2001) 'Contrôle et taxation du commerce du café dans l'Empire ottoman fin XVII^e-première moitié du XVIII^e siècle', in Tuchscherer, Michel (dir.), *Le commerce du café avant l'ère des plantations coloniales*. Le Caire: Institut français d'archéologie orientale, pp. 161-180.
- Glamann, Kristof (1958) *Dutch Asiatic Trade 1620-1740*. Copenhague: Danish Science Press.
- Hanna, Nelly (2001) 'Coffe and coffee merchants in Cairo, 1580-1630', in Tuchscherer, Michel (dir.), *Le commerce du café avant l'ère des plantations coloniales*. Le Caire: Institut français d'archéologie orientale, pp. 91-102.
- Haudrère, Philippe (1995) 'Le Yémen et la France au XVIII^e siècle', in Thoraval, Yves - Abdelamir, Chawki - Nied, André (eds), *Le Yémen et la mer Rouge*. Paris: L'Harmattan, pp. 21-28.
- Kaiser, Wolfgang (dir.) (2014) *La loge et le fondouk. Les dimensions spatiales des pratiques marchandes en Méditerranée. Moyen-âge - Époque moderne*. Paris-Aix en Provence: Karthala-MMSH.
- Khan, Ahmad (2001) 'Coffe Trade of the Red Sea First Half of the 18th Century', in Tuchscherer, Michel (dir.), *Le commerce du café avant l'ère des plantations coloniales*. Le Caire: Institut français d'archéologie orientale, pp. 319-332.
- Lespagnol, André (1997) *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*. Rennes: Presses universitaires de Rennes.

- Lupo, Sébastien (2015) *Révolution(s) d'échelles. Le marché levantin et la crise du commerce marseillais au miroir des maisons Roux et de leurs relais à Smyrne (1740-1787)*. Thèse inédite: Aix-Marseille université.
- Marzagalli, Silvia - Bartolomei, Arnaud (dir.) (2011) 'La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle', *Revue d'Histoire Maritime*, 13.
- Mauro, Frédéric (1991) *Histoire du café*. Paris: Desjonquères.
- Meignen, Louis (1976) 'Esquisse sur le commerce français du café dans le Levant au XVIII^e siècle', in Filippini, Jean Pierre (dir.), *Dossier sur le commerce français en Méditerranée orientale au XVIII^e siècle*. Paris: Université de droit, d'économie et de sciences sociales, pp. 103-150.
- Morineau, Michel (1994) *Les grandes compagnies des Indes orientales (XVI^e- XIX^e siècles)*. Paris: PUF.
- Paris, Robert (1957) *Histoire du commerce de Marseille*, t. V, *Le Levant, 1660 à 1789*. Paris: Plon.
- Rambert, Gaston (1954) *Histoire du commerce de Marseille*, t. IV, *1599 à 1789*. Paris, Plon.
- Raymond, André (1973) *Artisans et commerçants au Caire au XVIII^e siècle*. Damas: Institut Français.
- (1981) 'Les problèmes du café en Égypte au XVIII^e siècle', in Courdurié, Marcel - Miège, Jean-Louis (dir.), *Le café en Méditerranée. Histoire, anthropologie, économie, XVIII^e-XX^e siècle*. Aix-en-Provence: CNRS, pp. 31-71.
- Rebuffat, Ferréol - Courdurié, Marcel (1966) *Marseille et le négoce monétaire international (1785-1790)*. Marseille: Chambre de commerce et d'industrie de Marseille.
- Smith, Simon D. (2001) 'The Early Diffusion of coffee drinking in England', in Tuchscherer, Michel (dir.), *Le commerce du café avant l'ère des plantations coloniales*. Le Caire: Institut français d'archéologie orientale, pp. 245-270.
- Tuchscherer, Michel (1995), 'Le commerce en mer Rouge aux alentours de 1700', in Thoraval, Yves - Abdelamir, Chawki - Nied, André (eds), *Le Yémen et la mer Rouge*. Paris: L'Harmattan, pp. 35-58.
- (2001) 'Commerce et production du café en mer Rouge au XVI^e siècle', in Tuchscherer, Michel (dir.), *Le commerce du café avant l'ère des plantations coloniales*. Le Caire: Institut français d'archéologie orientale, pp. 69-90.

12. *Curriculum vitae*

Professeur émérite en histoire moderne à Aix-Marseille Université. Chercheur à la MMSH (laboratoire TELEMME). Spécialiste des économies maritimes et sociétés littorales dans le monde méditerranéen (XVII^e-début XIX^e s.). Récentes publications: *Colère de Dieu, mémoire des hommes. La peste en Provence, 1720-2020*, Paris, 2020 ; *Rouge cochenille. Histoire d'un insecte qui colora le monde (XVI^e-XXI^e s.)*, Paris, 2021 (avec D. Trichaud-Buti) ; *Outils de l'activité portuaire en Europe méditerranéenne et atlantique (XVII^e-XX^e s.)*, Aix-en-Provence, 2021 (avec F. Bartolotti, X. Daumalin, O. Raveux).

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 Sardegna¹: 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”².

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)³, gli altri maggiori scali del Mediterraneo occidentale ricevevano i beni coloniali grazie ai contatti con i loro partner atlantici: Londra,

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

² *Ibi*, mazzo 2.

³ 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"⁴. 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 Settecento⁵. 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)⁶.

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

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

⁵ 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.

⁶ 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)⁷. 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 sociale⁸: 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”⁹. 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 ligure¹⁰. Alcuni indizi lasciano però intuire che fin dai primi del XVIII secolo anche qui la familiarità

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

⁸ 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).

⁹ ASTo, *Materie di commercio*, terza categoria, marzo 3.

¹⁰ 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 stive¹¹. 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 forte¹². 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'America¹³.

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')¹⁴, spese di nolo. Alcune statistiche relative al decennio successivo – conservate nella stessa filza di documenti¹⁵ – 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.

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

¹² 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).

¹³ 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.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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: 1744-1746¹⁶

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"¹⁷; 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

¹⁶ 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).

¹⁷ 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 lire¹⁸. 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’altra¹⁹. 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 Grigioni²⁰ 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”²¹, 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 porto franco 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

¹⁸ ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 34, 414.

¹⁹ Rinvio per una messa a fuoco sul problema a Tonelli, 2007.

²⁰ 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.

²¹ 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 porto franco ai Protettori di San Giorgio: ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 34, 414).

per Milano²². 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 convenzione²³ 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"²⁴. Fu lo stesso Lottinger, in una serie di visite a Genova, a riferire agli interlocutori del Banco²⁵ 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"²⁶. La "nuova tariffa" entrò in vigore il 1° gennaio 1768, e subito gli introiti del portofranco genovese ne risentirono positivamente.

²² 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).

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

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

²⁵ Sul Banco di San Giorgio vedi Felloni, 2010.

²⁶ 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)²⁷.

Nell'ultimo quarto del Settecento le navi in ingresso nel porto di Genova aumentarono progressivamente²⁸; 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)²⁹. 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

²⁷ ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 34, 414

²⁸ 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).

²⁹ 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 Brillì, 2013 (in particolare pp. 217-220 per le dinamiche considerate in questo contributo).

contro la Repubblica)³⁰ 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 Villafranca³¹.

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 Malta³². 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

³⁰ 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.

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

³² 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 veneto³³. 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 partenza³⁴ 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

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

³⁴ *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”³⁵. 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 1756³⁶, 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 fornitrici³⁷. 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 sabaudi³⁸. In particolare, queste erano le merci da inviare alla sede della compagnia a Lisbona, da scambiare con cacao, caffè e legname³⁹. 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,

³⁵ 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”.

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

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

³⁸ 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.

³⁹ 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 spagnoli⁴⁰. 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%⁴¹. 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 Giorni⁴² si disse stupito per aver visto una nave olandese in ingresso nel porto⁴³. 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”⁴⁴. 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

⁴⁰ 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.

⁴¹ 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.

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

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

⁴⁴ 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 Giorni⁴⁵. 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”⁴⁶. 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”⁴⁷.

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”⁴⁸. 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

⁴⁵ 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”).

⁴⁶ ASTo, *Materie di commercio*, terza categoria, marzo 2.

⁴⁷ 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).

⁴⁸ *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”⁴⁹.

Per lo scalo sabauda si stavano avvicinando gli anni migliori del secolo, con tutta probabilità⁵⁰. 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’⁵¹. 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 Nizza⁵². 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

⁴⁹ 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).

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

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

⁵² 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 Bernardo⁵³.

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 Nizza⁵⁴. 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 Amsterdam⁵⁵. 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 sbarco⁵⁶. 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 Gerbon⁵⁷.

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 carri⁵⁸. 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”⁵⁹: segno che tutti i progetti avanzati a corte nei decenni precedenti erano rimasti su carta.

⁵³ 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).

⁵⁴ 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.

⁵⁵ ADAM, 3B, 72.

⁵⁶ *Ibi*, 76.

⁵⁷ *Ibi*, 78

⁵⁸ ASGe, Archivio segreto, 2653.

⁵⁹ *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 America⁶⁰, 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")⁶¹. 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 Limpia 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"⁶². "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 parte⁶³. La fiducia è "l'anima del commercio", ma "in Nizza vi regna la mala fede"⁶⁴.

⁶⁰ 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).

⁶¹ 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".

⁶² ASTo, *Materie di commercio*, terza categoria, marzo 4.

⁶³ 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".

⁶⁴ 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)⁶⁵.

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”⁶⁶.

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).

⁶⁵ 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).

⁶⁶ 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 1774⁶⁷.

Alla fine i genovesi rinnovarono il testo della convenzione senza ottenere l’abolizione dell’odioso dazio pavese⁶⁸, 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 mercato⁶⁹ – come abbiamo anticipato poco sopra – ma forse sostenere che i mercanti milanesi abbiano cominciato a preferire lo scalo sabauda⁷⁰, 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.

⁶⁷ ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 34, 414.

⁶⁸ 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).

⁶⁹ 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).

⁷⁰ 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”⁷¹. 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”⁷².

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 tirrenico⁷³. 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 cacao⁷⁴; i verbali contro i

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

⁷² ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 34, 414.

⁷³ 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).

⁷⁴ 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 urbano⁷⁵. 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 1786⁷⁶: 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 45⁷⁷.

⁷⁵ 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.

⁷⁶ 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).

⁷⁷ 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)⁷⁸

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)⁷⁹

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"⁸⁰, 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"⁸¹. 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

⁷⁸ ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 34, 414.

⁷⁹ *Ibidem*.

⁸⁰ 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.

⁸¹ 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”⁸².

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 Marsiglia⁸³, 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 accurate⁸⁴.

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.

⁸² 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.

⁸³ Vedi il contributo di Silvia Marzagalli in questo stesso fascicolo.

⁸⁴ 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^e-XX^e 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 cisisbei 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^e siècle', in Figeac, Michel - Bouneau, Christophe, *Circulation, métissage et culture matérielle (XVI^e-XX^e siècle)*. Paris: Garnier, pp. 145-160.
- Marzagalli, Silvia (2011) 'Les communications terrestres et maritimes de Nice dans la seconde moitié du XVIII^e 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: IPPEM, 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^e 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^e 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^e 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).

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)¹. 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 piantagioni².

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).

¹ 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.

² 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*³, 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 passato⁴. 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)⁵. 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

³ 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.

⁴ 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.

⁵ 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 laguna⁶, 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*⁷ dei *Cinque Savi alla Mercanzia*, se si

⁶ 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.

⁷ 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 alto⁸ 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 ducati⁹. 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%¹⁰ tra il 1772/73 e il 1781/82, per un valore medio annuo di circa 1,3 milioni di ducati¹¹.

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

⁸ 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.

⁹ 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.

¹⁰ 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.

¹¹ *Ibidem*.

¹² Valore medio annuo.

Prodotto	Ducati ¹²	%
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 ionie¹³. 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 Venezia¹⁴.

All'interno di una strategia economico-commerciale legata (almeno in parte) a logiche di tipo mercantilista¹⁵, 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",

¹³ 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.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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 economiche¹⁶. 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 1781/82¹⁷. 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*¹⁸. 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).

¹⁶ 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.

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

¹⁸ 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 ¹⁹	%
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
Totale	172.236	100.0

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 schiavi²⁰. 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 connessi²¹.

¹⁹ Valore medio annuo.

²⁰ 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.

²¹ 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 scopo²², dato che Lisbona era sia una delle destinazioni più importanti per le perle di vetro veneziane²³, 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%)²⁴.

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.

²² Per una descrizione della fonte si veda Moreira, 2015.

²³ 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.

²⁴ 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*²⁵. 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 germanica²⁶. 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’anno²⁷.

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 1774/75²⁸. 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’estero²⁹. 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

²⁵ 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*.

²⁶ 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.

²⁷ 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.

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

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

e lombardo, mentre sole 0,16 milioni erano destinate all'estero³⁰. 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.

³⁰ 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 peso³¹ 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.

³¹ 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"³².

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'Olanda³³. Al contrario, una scrittura dei *Cinque Savi alla Mercanzia* del dicembre 1751 citava Inghilterra, Francia e Portogallo come fornitori di zucchero di Venezia³⁴. Nel 1752, una nuova scrittura elencava più precisamente i porti di provenienza dello zucchero atlantico giunto in laguna (Tabella 6).

³² 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.

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

³⁴ 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*³⁵, 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 Bordeaux³⁶. Infine, l'assenza di flussi diretti da Bristol, Liverpool, Londra o Amsterdam sembrerebbe indicare che gli zuccheri inglesi e neerlandesi

³⁵ 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.

³⁶ 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 Livorno³⁷.

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).

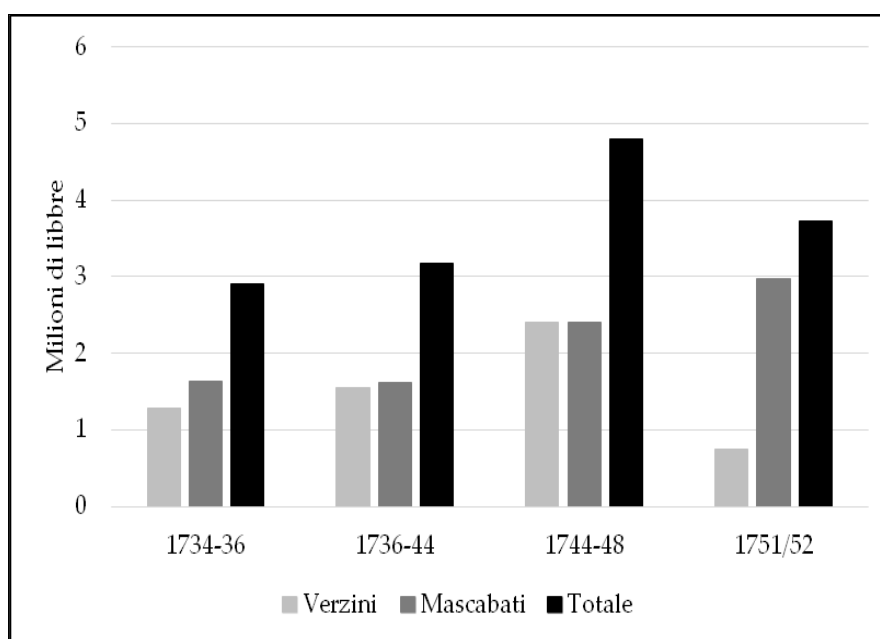


Fig. 1. *Andamento delle importazioni di zucchero a Venezia, 1734-1752¹*. Fonte: ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Prima serie, b. 183, 128v-132v.

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

³⁷ 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 veneziana³⁸. 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 bandiera³⁹. 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 1736-44⁴⁰. 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 veneziane⁴¹. 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 1744-48⁴². 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

³⁸ *Ibi*, pp. 574-581.

³⁹ *Ibi*, p. 581.

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

⁴¹ 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.

⁴² ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, *Registri*, reg. 10.

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

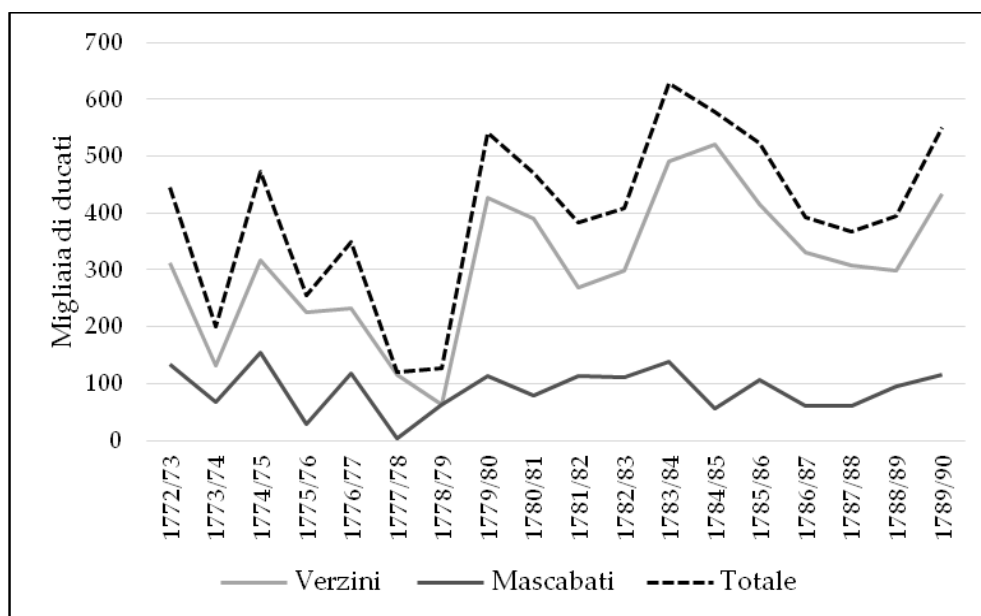


Fig. 2. Andamento delle importazioni di zucchero a Venezia dal Ponente alto, 1772/73-1789/90. Fonte: ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Registri, regg. 13, 18, 23, 29, 35, 41, 47, 52, 57, 63, 67, 72, 76, 80, 85, 90, 95, 100.

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 particolare⁴⁴. 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-

⁴³ 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.

⁴⁴ 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 moscovado</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%)⁴⁵.

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).

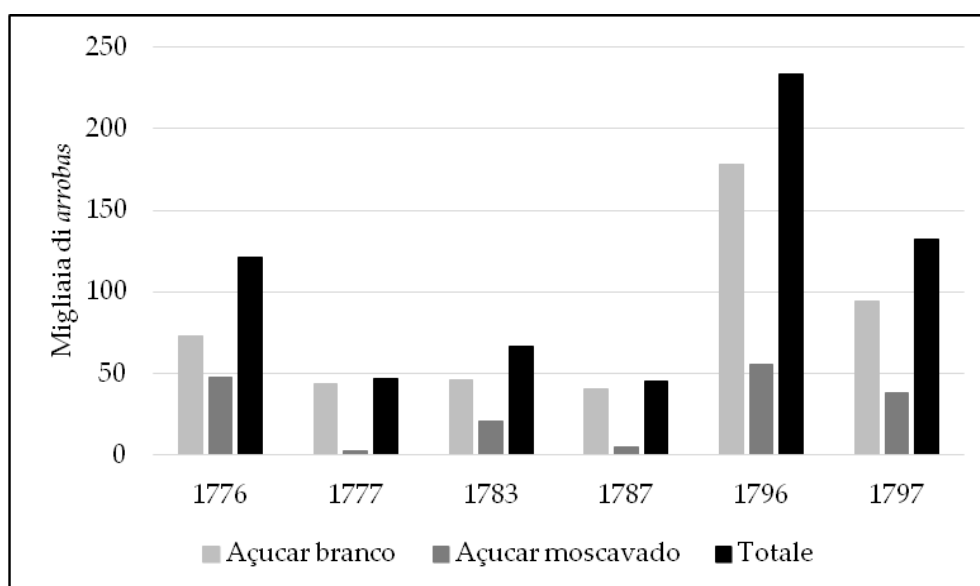


Fig. 3. Andamento esportazioni di zucchero portoghese a Venezia, 1776-1797. Fonte: ANTT, *Projecto Reencontro*, mf. 103, 105, 108, 110.

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.

⁴⁵ 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 Négrières: 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.

‘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

Giulia Delogu
(Università Ca’ Foscari Venezia)

Date of receipt: 15/02/2021

Date of acceptance: 18/05/2021

Riassunto

Questo contributo fa dialogare tra loro fonti di natura diversa (dai Registri doganali dei Cinque Savi alla Mercanzia a periodici, dalla pamphlettistica medica e moraleggiante a romanzi di successo) con l’obiettivo di restituire il panorama della ricezione materiale e immateriale delle merci coloniali attraverso l’osservatorio di Venezia, di cui si mette in luce il perdurante ruolo quale centro di circolazione commerciale ma soprattutto di raccolta, costruzione e rifrazione di idee e informazioni.

Questa doppia prospettiva che intreccia il dato economico e quello culturale permette di illustrare come Venezia non avesse rinunciato al tentativo di costruire politiche commerciali organiche guardando soprattutto a Ponente e raccogliendo in modo sistematico e consapevole un’importante mole di dati e informazioni che avrebbero dovuto tradursi in riforme.

Parole chiave

Venezia; generi coloniali; America; economia; cultura.

Abstract

This contribution brings together sources of different nature (from the Customs Registers of the Cinque Savi alla Mercanzia to gazettes, from medical and moralizing pamphlets to successful novels) with the aim of depicting the panorama of the material and immaterial reception of colonial goods through the observatory of Venice, whose enduring role is highlighted as a centre of commercial circulation but above all of gathering, building and refraction of ideas and information.

This double perspective that intertwines the economic and cultural data allows us to illustrate how Venice had not given up the attempt to build organic commercial policies, looking especially to the West and collecting in a systematic and conscious way an important amount of data and information that should have been translated into reforms.

Keywords

Venice; Colonial Goods; America; Economy; Culture.

Introduzione. - 1. *Il commercio veneziano nel Settecento tra dazi, dati e progetti di riforma.* - 2. *Venezia crocevia di beni e conoscenze globali.* - 3. *Venezia e la costruzione di immaginari atlantici.* - 4. *Bibliografia.* - 5. *Curriculum vitae.*

Introduzione

È molto verosimile che ritornato dall'Egitto Prospero Alpino nell'anno 1591 si stato il primo colle varie lodi di questa bevanda a invaghirne i Veneziani ed eglino fossero i primi per la facilità del commercio cogli Orientali a desiderarlo, e a praticarlo:

Così descriveva l'arrivo del caffè in Europa il medico veronese Giovanni Dalla Bona in un fortunato opuscolo pubblicato per la prima volta a Verona nel 1751 e poi in successive edizioni a Pavia e a Livorno (1751, p. 9). Dalla Bona non mancava di sottolineare il ruolo centrale di Venezia nei traffici con il Levante che, a suo dire, aveva permesso il trasferimento in Occidente di una merce destinata ad avere un profondo impatto non solo economico, ma anche sociale, cambiando abitudini alimentari e creando occasioni di incontro e scambio. Il caffè era infatti uno dei cosiddetti "beni globali" la cui sempre più intensa circolazione nel corso dell'età moderna concorse a ristrutturare profondamente abitudini di vita quotidiana e circuiti commerciali (Carmagnani, 2010; Antinucci, 2014; Calaresu, 2013; Matthee, 1995; Weinberg - Bealer, 2001; Reali, 2019) verso la creazione di una sempre più ampia platea di consumatori (Brewer - Porter, 1993). Quando Dalla Bona scriveva, ormai Venezia non deteneva più il primato nei traffici levantini e il Mediterraneo non era più il centro propulsore del commercio, ma uno spazio fortemente integrato (se non addirittura assediato) con gli oceani Atlantico, Indiano e Pacifico e solcato da navigli con le più disparate bandiere. Eppure, come osservato da Massimo Costantini, è scorretto pensare per la Serenissima ad una decadenza tout court. Il Settecento deve piuttosto essere letto come una fase di "declino relativo" (Costantini, 2004, p. 13; Panciera, 2014, p. 71) durante il quale Venezia, seppur circondata da competitivi porti franchi dediti soprattutto ad un traffico di transito, non rinunciò al suo ruolo emporiale. Venezia, insomma, non restò "inerte" (Caizzi, 1965, p. 5) e continuò ad essere un importante punto di ingresso e di uscita: un collettore dove spesso entravano materie grezze e ne uscivano prodotti lavorati, un luogo dove le stesse merci coloniali (caffè, zucchero, cacao, spezie ed erbe medicinali) non venivano semplicemente consumate o ridistribuite, ma anche trasformate. Da questo punto di vista, grazie al suo duplice carattere di porto e di città, di luogo di scambio e di luogo di produzione, Venezia rappresenta un caso di studio interessante che

permette di intrecciare riflessioni relative all'impatto sia economico sia culturale delle merci coloniali, e nel Settecento in particolare quelle atlantiche, il cui massiccio arrivo nell'Europa mediterranea e continentale ristrutturò i mercati ma anche gli immaginari.

Questo contributo perciò fa dialogare tra loro fonti di natura diversa (dai Registri doganali dei Cinque Savi alla Mercanzia a periodici come *La storia dell'anno*, dalla pamphlettistica medica e moraleggiante a romanzi di successo come *La bella pellegrina*) con l'obiettivo di restituire il panorama complesso della ricezione materiale e immateriale delle merci coloniali attraverso l'osservatorio di Venezia, di cui si mette in luce il perdurante ruolo quale centro di circolazione commerciale ma soprattutto di raccolta, costruzione e rifrazione di idee e informazioni. Questa doppia prospettiva che intreccia il dato economico e quello culturale permette di illustrare come Venezia non avesse rinunciato al tentativo di costruire politiche commerciali organiche guardando soprattutto a Ponente e raccogliendo in modo sistematico e consapevole un'importante mole di dati e informazioni che avrebbero dovuto tradursi in riforme. Mostra altresì come il desiderio di raggiungere rapporti meno mediati con le Americhe, vagheggiato negli stessi anni anche dai porti asburgici (Delogu, 2020), fosse destinato a restare inasaudito. Venezia sarebbe rimasta per tutto il secolo ed oltre Levante-centrica da un punto di vista dei traffici commerciali, eppure il suo "sogno americano" avrebbe trovato una diversa realizzazione attraverso la circolazione della conoscenza e la costruzione di immaginari sul Nuovo Continente, grazie alla vitalità delle reti informative e culturali (Burke, 2000; De Vivo, 2007) e di comparti produttivi come quello tipografico, delle cartiere e della farmacoepa (Lanaro, 2006).

1. Il commercio veneziano nel Settecento tra dazi, dati e progetti di riforma

I trattati di Passarowitz del 1718 inauguravano per Venezia una politica di disimpegno militare e di neutralità, ribaditi poi dalla successiva pace perpetua siglata da Angelo Emo con il Sultano Mahamud I nel 1733. Al contempo, la Serenissima subiva il contraccolpo dell'espansione asburgica nel Mediterraneo. La creazione dei porti franchi di Fiume e Trieste veniva percepita come una minaccia. Questi si aggiungevano a Livorno e sarebbero stati seguiti nel 1732 da Ancona, facendo sì che i Cinque Savi alla Mercanzia arrivassero ad affermare "Trieste, Ancona e Livorno [...] ci insidiano da tutte le parti"¹. La riconfigura-

¹ Archivio di Stato di Venezia (d'ora in avanti ASVe), *Deputati al Commercio*, Scritture, reg. 217, 26 febbraio 1749. Sul timore della concorrenza rappresentata dai porti franchi si veda Caizzi,

zione degli equilibri internazionali significava un ridimensionamento del commercio estero della Serenissima che, tuttavia, rispondeva con uno spostamento del suo baricentro di interesse dal solo Levante alla terraferma e con un aumento della produzione manifatturiera (Caizzi, 1965, p. 9)². Un'ulteriore risposta, soprattutto al moltiplicarsi dei porti con franchigia, era la riforma daziaria. Già nel corso del XVII secolo, coll'affermarsi sempre più deciso dell'istituzione del porto franco, anche Venezia aveva tentato alcune modifiche alle proprie politiche fiscali, abolendo i dazi in entrata con un proclama di "portofranco" fatto affiggere a Rialto il 4 settembre 1662 (Costantini, 2006, p. 87). Non del tutto convinti della misura, i Cinque Savi avevano stabilito un monitoraggio quadriennale per studiare gli effetti del porto franco: un susseguirsi di bilanci negativi li avrebbe poi spinti a cancellare tale provvedimento nel 1683.

La rinnovata pressione esercitata dai porti franchi, tuttavia, indusse i Cinque Savi a propugnare fin dal 1733 una nuova riforma daziaria, concretizzatasi con un atto senatoriale del 1736, emanato dopo attento studio delle proposte delle magistrature competenti (Costantini, 2004, p. 26; Costantini, 2006, pp. 138-147). L'insufficienza di tali provvedimenti veniva però sottolineata dai Cinque Savi stessi già nel 1749, descrivendo con viva preoccupazione l'apparentemente inarrestabile ascesa di Trieste che da "asilo di contrabbandi di ogli, di uvepasse, e di pesci salati e pochi altri generi del Levante" era diventata "emporio delle merci di tutti gli Stati Austriaci e dell'Ungheria, che si dà mano colla Toscana e col porto di Livorno e col Milanese, per spargere merci al mare, e per attrar da mare per spargere nella Germania"³. Il risultato era una minaccia quanto mai concreta non solo ai tradizionali traffici col Levante e con la Puglia, ma anche a manifatture privilegiate come quella del sapone. I Cinque Savi osservavano come si mirava "ad escludere dalla Germania tutto il nostro commercio degli effetti del Levante, a toglierci quello di Lombardia ed occuparci quelle de' Sviz-

1965, pp. 14 e 201-212. Su Venezia nei nuovi equilibri si veda Fusaro, 2015, in particolare per un confronto con Genova e Livorno le pp. 89-109.

² A tal proposito i Cinque Savi alla Mercanzia postulavano una divisione che prevedeva la presenza a Venezia di una serie di manifatture di cui si intendeva conservare il monopolio quasi ed esclusivamente dedite alla produzione di beni di lusso, mentre nella terraferma avrebbero dovuto essere sviluppate industrie di minor pregio che potevano agire in concorrenza con prodotti esteri. La differenza aveva anche venature di ordine morale, dal momento che i Magistrati pensavano che la Capitale fosse più adatta alla produzione, circolazione e consumo di beni di lusso (molti derivati, come si vedrà, da materie esotiche), che invece avrebbero potuto corrompere le popolazioni dell'entroterra: cfr. ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia, Scritture*, reg. 190, 7 novembre 1764. Su questo punto si veda anche Pezzolo, 2013, p. 282.

³ ASVe, *Deputati al Commercio, Scritture*, reg. 217, 26 febbraio 1749. Sulla crescita di Trieste si veda Andreozzi, 2003 e 2020.

zeri, ad inondare con furtive dispersioni i nostri Stati, a riempirci delle loro manifatture”⁴. La risposta immediata fu quella di abolire le riduzioni daziarie nel 1751, con l’obiettivo di proteggere le manifatture interne, colpendo in particolare tutti quei generi che potevano fare concorrenza alle produzioni della Repubblica. Sarebbe però riduttivo leggere questa fase come mera chiusura. L’opposizione al porto franco e in generale all’applicazione di franchigie era frutto di una diversa natura del tessuto urbano, sociale e produttivo di Venezia stessa rispetto ai suoi concorrenti mediterranei⁵. La città lagunare, infatti, come già accennato presentava un ricco comparto industriale e si configurava non quale mero centro di transito di merci internazionali, ma anche quale produttore e consumatore. Così, mentre si ritoccavano i dazi, si tentavano nuove vie espansive. Sul piano internazionale Venezia traeva momentaneo profitto dalla sua neutralità nel corso della guerra dei Sette Anni e, tra il 1763-1765, seguendo l’esempio asburgico firmava una serie di trattati con i principati barbareschi di Tunisi, Tripoli, Algeri e del Marocco.

Intanto, i Cinque Savi, grazie ad una sistematica raccolta di dati sul commercio internazionale veneziano avevano profilato possibili nuove traiettorie che esulavano dal tradizionale rapporto privilegiato col Levante e guardavano soprattutto a Ponente. Fin dal 1734, infatti, la magistratura veneziana aveva compilato una serie di Registri contenenti un’attenta statistica delle merci in entrata e in uscita, monitorate attraverso le dogane di passaggio. Tale raccolta di dati aveva permesso di osservare che “il Levante è già da gran tempo conosciuto e diviso tra molteplici occupatori, e possenti, Inglesi, Olandesi, e Svedesi, oltre i minori Amburghesi, Danesi, Ragusei e Livornesi che poco che ancora ci resta non è che misero avanzo dell’antica dovizia che la nostra navigazione godea-vi”⁶. Il Ponente appariva invece un terreno di nuove possibilità: “il commercio immediato si è riaperto colle poste di Spagna, si traffica immediatamente con Lisbona, Amsterdam, Londra e Amburgo e si sono inoltrate le navi a Peterburgh in Moscovia”⁷. La via ad ovest, sia nel Baltico sia nell’Atlantico (con un occhio soprattutto all’America spagnola), appariva a metà secolo il futuro. La raccolta dei dati sembra essersi interrotta nel 1758, per poi riprendere con una nuova serie di registri nel 1771 (Caizzi, 1965, p. 255; Sambo, 2012). La ripresa del

⁴ *Ibi.*

⁵ Questa differenza viene sottolineata dai veneziani stessi: “quelli [i porti franchi] devono considerarsi come semplici depositi e magazzini di mercanzie andanti e venienti, soli porti di transito [...], all’incontro Venezia è stata considerata sempre come città capitale che ha gran popolo, consumi, arti, navigazione propria e commercio” (ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Scritture, reg. 188, 29 marzo 1760).

⁶ ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Scritture, reg. 217, 23 settembre 1748.

⁷ *Ibidem*, 27 gennaio 1745.

monitoraggio in maniera più sistematica negli anni Settanta appare un fatto significativo, che concorre ad illuminare anche la natura della fonte che si offre oggi agli studiosi. Ad un ventennio dalla riforma daziaria del 1751 e passati gli effetti della neutralità durante la guerra dei Sette Anni, la classe dirigente veneziana si trovava nuovamente a riflettere sulle sorti del suo comparto commerciale e produttivo, inaugurando un'ultima stagione di riforme, questa volta non solo di carattere daziario. Per risollevare i traffici la Serenissima sarebbe ricorsa ad una riforma dell'istruzione con la istituzione di un corso quinquennale di studi matematico-fisici relativi all'architettura navale nel 1777 e avrebbe promulgato il Codice per la veneta mercantile marina nel 1786 (Costantini, 2006, pp. 142-143).

I Registri dei Cinque Savi appaiono certamente uno strumento di primaria importanza all'interno delle politiche economiche della Serenissima, che appunto basava le sue strategie decisionali su un'attenta raccolta di dati. La conoscenza del quadro dell'entrate e delle uscite, del gettito che generavano, e degli impatti che avevano sul tessuto produttivo della capitale era il punto di partenza per misure daziare che Venezia utilizzò sempre in modo elastico e variabile,⁸ via via andando a colpire merci che potevano danneggiare interessi interni, al contempo incentivando, tramite defiscalizzazione, l'arrivo di quelle materie grezze necessarie all'industria nazionale⁹. I Registri (della serie 1770-1800) erano strumenti non semplicemente quantitativi, ma erano organizzati in modo da fornire elementi anche interpretativi. Ogni gruppo conteneva il confronto tra due annate. Per ogni merce che entrava o usciva da Venezia, inserita in ordine alfabetico, erano elencate le cifre derivate dal dazio in entrata e uscita e le provenienze/destinazioni. In un registro a parte erano poi contenute le manifatture nazionali in sola uscita. Questa mole di dati serviva sia ad osservare l'andamento delle singole merci (per ogni voce vi erano il raffronto tra le due annate, con subito evidenziato "entrò di più" / "entrò di meno" e la cifra corrispondente), sia, alla fine, a fornire un quadro generale dell'entrate e delle uscite divise per area geografica. I Registri non erano una neutra e quotidiana compi-

⁸ Negli anni Settanta del Settecento i Cinque Savi adottarono un sistema daziario graduato in base alla distanza dei luoghi di provenienza dai temuti porti franchi, da cui la Repubblica continuava a sentirsi assediata: ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, b. 840, 9 dicembre 1779; cfr. anche Costantini, 2004, p. 40.

⁹ Caizzi (1965, p. 198) ascrive le politiche di Venezia e l'operazione dei Registri all'orizzonte mercantilista. Tuttavia, come notato da Panciera (2014, pp. 129-130) i provvedimenti della Serenissima, in particolare nel corso del Settecento, appaiono l'esito della compresenza di diverse influenze, con spinte di tipo anche fisiocratico e liberista. Inoltre, Fusaro (2015, pp. 349-351) ha sottolineato l'importanza dell'ideologia dell'impero nei processi decisionali della Repubblica.

lazione doganale, ma un'operazione di analisi di dati economici fatta ex post e con fini politici¹⁰. I dati raccolti sulla situazione interna, collazionati con un continuo monitoraggio dell'estero attraverso le reti consolari¹¹, servivano sia come base per future decisioni in merito ad eventuali dazi (o liberalizzazioni), all'incentivazione di specifiche manifatture e all'apertura di tratte commerciali, sia come auto-rappresentazione dello stato dell'attività veneziana di cui si voleva mostrare la vitalità¹². Oltre a questo, rappresentano per il lettore di oggi una sorta di fermo-immagine sulla Venezia settecentesca che permette di cogliere non solo la circolazione delle merci nel porto, ma anche il loro consumo e la loro trasformazione all'interno dello spazio urbano. Se letti in sinergia con altre fonti, offrono anche un affresco del consumo e dell'impatto socio-culturale dei beni globali a Venezia. I Registri presi in esame in questo contributo fotografano un momento all'inizio di una nuova stagione riformistica (1769-1773)¹³, prima dei vantaggi della guerra d'indipendenza americana, durante i quali Venezia intraprese un commercio diretto con le Antille per l'esportazione di grani e divenne anche centro di smistamento delle merci coloniali inglesi, coronando un effimero sogno americano.

2. Venezia crocevia di beni e conoscenze globali

Dai Registri emerge un'ampia circolazione di merci che continuava a fare di Venezia un crocevia di passaggio e consumo di merci globali. Il traffico di spezie orientali (pepe, cannella, curcuma, cardamomo, zenzero) era ormai saldamente sotto il controllo delle compagnie nord-europee. La maggior parte dell'approvvigionamento giungeva così via Ponente, spesso con tappe intermedie a Trieste e Livorno, e veniva poi usato internamente alla città o ridistribuito nello stato suddito e nella Penisola italiana. Soprattutto nel caso della cannella e della curcuma, tuttavia, sopravviveva una rotta alternativa via Alessandria, mostrando il persistere di un legame meno mediato con i mercati orientali. Un'altra importante voce nella mole degli scambi era rappresentata dallo zuc-

¹⁰ Sul nesso tra informazione e sviluppo economico si veda Marks, 2016.

¹¹ Si veda a titolo d'esempio ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Prima serie, b. 227, contenente una serie di scritture che testimoniano l'accurata osservazione del commercio di Trieste avviata nell'agosto 1769 dalla magistratura veneziana.

¹² Appare significativo che negli stessi anni la Deputazione straordinaria alle arti avesse avviato una *Statistica delle arti*, presentata il 6 settembre 1773 (Pancierà, 2014, p. 17).

¹³ ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Registri 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13. Su questi registri, salvo diversa indicazione, è basata l'analisi delle merci circolanti da e per Venezia. Nei Registri la dicitura Ponente indicava "Olanda, Inghilterra, Francia [atlantica], Spagna [atlantica], Portogallo e Amburgo".

chero, scambiato con prodotti dell'industria vetraria, e in particolare le contarie (perline in vetro) che godevano di grande popolarità nei porti atlantici europei, da dove, a loro volta, sarebbero state immesse nei mercati africani per la tratta degli schiavi (Trivellato, 2000). Ad entrare erano due diverse varietà: il mascabà e il verzin; ad uscire erano il candito, il lavorato, il rosso e il rosà.

Nelle pubblicazioni enciclopediche edite a Venezia ampio spazio era dato alla classificazione dei vari tipi di zucchero. Giovanni Francesco Pivati spiegava come il mascabà fosse una lavorazione grezza, proveniente in larga misura da Saint Thomas, che poi a Venezia veniva lavorato: raffinato ulteriormente per usi alimentari, candito per usi medicinali (come "pettorale raddolcente"), mentre lo scarto (il rosso) veniva riesportato per poi essere trasformato in melassa. Il rosà era ottenuto con l'aggiunta di acqua di rose: in "spirito" veniva usato per la cura di "renella, idropisia e dissenteria", in "olio" per il mal di stomaco e nella cosmesi femminile. Il verzin, invece, era un prodotto già lavorato, proveniente per lo più dalle colonie francesi, e pronto per il consumo interno (1751, II, pp. 617-628).

Pivati, che descriveva nel dettaglio i processi di lavorazione e le proprietà dei diversi zuccheri, aveva tratto le sue conoscenze da un insieme variegato di fonti che spaziavano da dizionari di commercio ed economia come quelli di Savary e di Chomel, a resoconti di viaggio come quelli di Jean-Baptiste Labat e a opere di farmacopea come quelli di Pierre Pomet e Nicolas Lémery. In particolare, il trattato di Lémery sulle droghe era già stato reso disponibile al pubblico veneziano in edizione italiana nel 1721. Mentre era stato lo stesso Pivati a tentare una prima traduzione compendiativa di Savary e Chomel nel 1744. Queste opere avevano svolto un ruolo di intermediazione fondamentale nell'informare i lettori sul Nuovo Mondo. Il Trattato universale delle droghe di Lémery era stato scritto con l'intento – ripreso in maniera letterale anche nell'edizione veneziana – di erudire tanto i mercanti quanto gli speciali, i droghieri e i comuni cittadini sull'uso corretto delle nuove sostanze perché si evitassero abusi e frodi. Pivati si era premurato di spiegare nella prefazione di aver aggiunto agli originali francesi notizie sui luoghi del "Nuovo Mondo", dettagliandone "usi e costumi" per soddisfare la curiosità del pubblico ed essere "utile" ai "negozianti" (1744, p. ix). L'attività editoriale veneta permetteva un aggiornamento costante circa le prospettive aperte dalla circolazione dei beni globali. Ancora a proposito dello zucchero, a titolo d'esempio, il *Dizionario del cittadino* – versione italiana del *Dictionnaire du citoyen* di Honoré Lacombe de Pretzel (Amsterdam, 1762) – aggiungeva una notazione di possibile interesse proprio per Venezia, perché adombrava una possibile crescita dei traffici per venire incontro ai gusti mutati del pubblico orientale: "Il consumamento del zucchero nel Levante può ancora au-

mentare, e va di fatto aumentando da che gli abitanti di quelle contrade, che più avevano ripugnanza a mettere del zucchero nel caffè, cominciano a gradirlo” (Alberti di Villanova, 1765, II, p. 178). L’editoria, pur in flessione rispetto all’età aurea cinque-seicentesca, non solo era veicolo di notizie e immaginari globali, ma si manteneva un comparto rilevante nell’economia della Serenissima. Nel 1773 esistevano nella sola Venezia ancora 35 botteghe attive con 828 iscritti all’arte degli stampatori (Caizzi, 1965, p. 133). I Registri restituiscono tale vitalità, evidenziando diversi importanti export, con una bilancia decisamente attiva per Venezia, che diffondeva i suoi libri in tutta la Penisola italiana, nell’Impero ottomano, nel Litorale austriaco, a Malta, in Francia, nei principati barbareschi, in Siria e nel Ponente (vale a dire Olanda, Inghilterra, Spagna, Portogallo e Amburgo). Mostrano anche come crescente importanza nell’editoria, e nella manifattura della carta, andasse allo Stato suddito: una mole consistente di libri e carta, infatti, proveniva da centri come Bassano, che nel 1767 contava quattro cartiere e 2.400 operari alle dipendenze della stamperia Remondini¹⁴. Le differenti qualità di carta prodotte a Bassano – da quella dorata e miniata a quella biava o stracca (una varietà azzurrina usata per gli imballaggi), dalle immagini religiose alle carte da gioco – oltre ai tradizionali mercati levantino e centro-europeo avevano conquistato anche la penisola iberica e l’agognata America spagnola¹⁵. A queste, sempre con un importante contributo della manifattura bassanese, si aggiungevano le carte geografiche che pure negli anni Settanta continuavano ad avere traiettorie di esportazione globali. Il comparto editoriale faceva parte di una nascente industria culturale nella quale, pur nel ridimensionamento generale dei propri traffici, Venezia mostrava di avere ancora parte attiva: traiettorie simili a quelle dei libri e delle stampe, infatti, avevano anche i “quadri di pittura” di cui Venezia continuava ed essere produttrice ed esportatrice globale. Si trattava peraltro di un duplice piano di azione, in cui la Serenissima non solo produceva e faceva circolare beni materiali di lusso (in un mercato che andava allargandosi ai ceti medi), ma concorreva anche a forgiare immaginari che sembravano andare di pari passo col sogno di nuove prospettive commerciali. Così come il tessuto produttivo non restava inerte di fronte all’ingresso di beni globali grezzi, ma li trasformava in prodotti altri, alla fioren-

¹⁴ ASVe, Senato, Rettori, f. 320, *Relazione Marcello sull’industria della carta*. Vedi anche Marcon – Favero – Sostero, 2018. Sulla produzione di carta in età moderna si veda Dell’Oro, 2021.

¹⁵ Una parte rilevante del commercio librario verso il mondo iberico era costituita dai testi liturgici, una produzione attraverso cui Venezia aveva risollevato il proprio mercato editoriale nel corso del Settecento: Infelise, 2000, p. 260 e Zorzi, 1997. Sull’importanza dell’editoria religiosa – che ancora occupava il 20-25% del mercato – nell’Italia del XVIII secolo, vedi Pasta, 2003.

te opera di traduzione di opere inglesi, francesi e spagnole che aprivano orizzonti globali, i letterati veneziani affiancavano l'elaborazione di riflessioni e storie originali. Nella narrativa di intrattenimento, i protagonisti non si muovevano semplicemente in scenari esotici, ma consumavano i beni globali, che così da mere merci si trasformavano in "oggetti culturalizzati" (Carmagnani, 2010, p. 207; Baudrillard, 1970, pp. 21-24). Da un lato i personaggi rispecchiavano le nuove abitudini sociali, dall'altro se ne facevano veri e propri testimonials pubblicitari. I beni globali andavano assumendo una sempre maggiore centralità nella società settecentesca, sia perché rappresentavano una rilevante fonte di gettito (a più livelli, sia nei circuiti di scambio internazionali, sia attraverso i dazi di ingresso e uscita che potevano essere imposti, sia nel consumo interno) sia perché il loro utilizzo, imitando gli eroi e le eroine dei romanzi, diveniva un vero e proprio status symbol¹⁶.

3. Venezia e la costruzione di immaginari atlantici

Un fortunato romanzo scaturito dall'ambiente veneziano come *La bella pellegrina* di Pietro Chiari metteva in scena significativamente le medesime traiettorie baltiche cui i Cinque Savi aspiravano dalla metà del secolo (i personaggi si muovono soprattutto tra Russia e Polonia), e al contempo descriveva come radicate e desiderabili le abitudini legate a nuovi beni globali come il caffè¹⁷. La protagonista se ne dichiarava "amantissima" e ne tesseva un vero e proprio elogio – "che benedetto sia pur il caffè, e chi ne introdusse l'uso così abbondante in Europa" – sottolineando come proprio al caffè si dovesse la "moderna libertà femminile": le nuove botteghe dedicate al consumo della bevanda, infatti, davano molteplici occasioni di uscire di casa e fare incontri (Chiari, 1763, II, pp. 216-217). Bere il caffè e anche la cioccolata era descritta come una attività ormai consueta e quotidiana, una di quelle cose "che accadano alla giornata" come "leggere e scrivere" (Chiari, 1763, II, pp. 241-243). Nella produzione di intrattenimento del secondo Settecento, poi, lo spazio dedicato al bacino mediterraneo era sempre più ridotto: Venezia sembrava avere sete di notizie soprattutto dal Nuovo Mondo. Così, nella città lagunare non si pubblicavano solamente opere enciclopediche come quelle descritte sopra, ma vedeva anche la luce la prima traduzione italiana del *Robinson Crusoe* di Defoe (1730). Fioriva poi una produzione in lingua italiana di argomento americano, censita da Pietro Del Negro,

¹⁶ Già Pietro Verri (1771, pp. 3-4) aveva notato che i beni coloniali suscitavano "nuovi bisogni e nuove speranze", avendo così un forte impatto "nelle menti e nei consumi".

¹⁷ Sulla fortuna di Chiari nel Settecento vedi Antonelli, 1996. Per una bibliografia aggiornata vedi Giannanti, 2012.

che ha notato la coincidenza tra la crescita di interesse per le Americhe, soprattutto quella del Nord, e gli eventi della guerra dei Sette Anni prima e d’Indipendenza poi (1975, pp. 470 e 501-503)¹⁸. Così, tra il 1754 (momento in cui la popolare gazzetta *Storia dell’anno* compilata a Venezia dell’abate Giovanni Epis iniziò a riferire notizie americane con una certa costanza) e il 1774 (quando Domenico Caminer iniziò a tradurre sul suo Giornale enciclopedico stralci della *Histoire des deux Indes* di Raynal), i letterati attivi a Venezia diedero vita ad una consistente produzione a tema americano in senso lato. Carlo Goldoni componeva *La peruviana* (1755) e *La bella selvaggia* (1758). Chiari stesso consacrava al tema opere come *Colombo o l’America scoperta* (1754), *La donna che non si trova* (1768), diverse parti dei *Trattenimenti dello spirito* (1780-1781) e *I privilegi della ignoranza. Lettere d’una americana ad un letterato d’Europa* (1784). Usciva intanto anche il romanzo *L’Americana ramminga* (1763), anonimo nella prima edizione veneziana e attribuito falsamente a Chiari nella successiva stampa pirata di Napoli¹⁹, nonché la traduzione italiana della *Storia degli stabilimenti europei in America* (1763) di William ed Edmund Burke, testo fondamentale nel veicolare il mito del buon selvaggio²⁰.

Alle sollecitazioni derivanti dalla situazione internazionale, è opportuno aggiungere, come chiave di lettura per comprendere l’espansione del tema americano in letteratura, anche la volontà di riforma interna, che appunto spingeva verso Ponente per la ripresa generale dei traffici veneziani. Se infatti temi, protagonisti e ambientazioni delle opere di fantasia o la crescita di certi argomenti nelle colonne delle gazzette possono oggi restituirci i gusti del pubblico veneziano e il suo crescente e sognante interesse per il Nuovo Mondo, tenendo insieme il piano culturale e quello economico appare evidente come Venezia continuasse anche ad essere centro di arrivo ed elaborazione di conoscenze di natura più pratica sulle Americhe. Nel 1771, a titolo d’esempio, il gesuita Giovanni Iacopo Coletti, di rientro dal Perù, dava alle stampe in laguna il suo aggiornatissimo *Dizionario storico geografico dell’America Meridionale* (Preto, 1982), rinver-

¹⁸ Vedi anche Del Negro - Ambrosini, 1989; Ambrosini, 1982; Caracciolo Aricò, 1990; Caracciolo Aricò, 1994. L’interesse per le Americhe nel suo complesso invece risale alla scoperta e un picco di attenzione all’America spagnola (soprattutto alla sua leggenda nera) risale al momento anti-asburgico e filo-francese che si registrò nella prima metà del XVII secolo, periodo nel quale vide la luce a Venezia la traduzione italiana delle opere di Las Casas presso Marco Ginammi (1626-1643), su cui vedi Nuovo, 1990, pp. 175-186.

¹⁹ *L’Americana ramminga*, cioè *Memorie di Donna Innez di Quebrada. Scritte da lei stessa, ed ora pubblicate da M. G. Di S. Sua confidente amica*, Venezia: Pasinelli, 1763; *L’Americana ramminga [...] ora pubblicate dall’Abbate Pietro Chiari*, Napoli: Flauto, 1764: si veda Giannanti, 2012.

²⁰ William Burke - Edmund Burke, *Storia degli stabilimenti europei in America*, Venezia: Graziosi, 1763.

dendo la tradizione che aveva visto la Serenissima quale protagonista nella diffusione delle prime notizie sull'Americhe nel XVI secolo con l'opera di Ramusio e la traduzione del fondamentale *Historia naturale e morale delle Indie* di José Acosta (1596): un ruolo che secondo Del Negro (1975, pp. 457-460) sarebbe poi andato del tutto perso nel XVII e XVIII secolo. Eppure, se tornando ai Registri dei Cinque Savi si considerano quei beni globali che ancora nel secondo Settecento erano al centro del commercio internazionale veneziano (lo zucchero e le spezie, da cui si è partiti in questa analisi, e poi il caffè, la cioccolata e le tante sostanze medicinali esotiche come il sangue di drago, l'erba spagna, la salsapiglia, la chinachina) e si cercano tracce di come non solo il loro consumo, ma anche la loro conoscenza sia penetrata nella Penisola italiana, Venezia continua ad apparire quale crocevia fondamentale. Per la verità, già sullo scorcio del XVII secolo in laguna era apparsa la prima edizione aggiornata dell'autorevole Herbario nuovo di Castore Durante contenente un'apposita appendice dedicata proprio a the, caffè e cioccolata²¹, dove pure non mancavano notazioni di ordine sociale ed economico ed un confronto tra il consumo delle diverse bevande. Se il caffè aveva ormai conquistato l'Asia e l'Italia (anche grazie all'espansione della sua coltivazione nelle colonie atlantiche che ne avrebbe ulteriormente abbattuto i costi nel Settecento), il thè, più costoso e prodotto solo in Estremo Oriente, restava privilegio delle sole classi elevate:

Hora in tutta l'Asia si è resa peculiare questa bevanda, che sarebbe offesa una persona, che portandosi alla visita in città di chiunque si sia non gli venisse porto un scudelino di Caffè, e vice versa se gli venisse riscusato dal visitante. L'Italia poi amica delle cose salubri anch'ella se l'ha resa familiare; così che in oggi pochi sono che non la pratichino, ma il thè raro, e che costa molto pochi l'usano, e pur egli è più nobile, più profittevole, e più delizioso, e si vede che resta l'uso d'esso a' Signori di qualità, e ad ogni condizione di gente (Durante, 1684, pp. 477-478).

A Venezia, porto e al contempo città, i beni globali erano sempre vissuti a più livelli: erano oggetto di erudizione e curiosità medico-scientifica, erano parti essenziali dell'immaginario all'interno della letteratura di intrattenimento, erano anche materia di studio e riflessione da cui trarre conoscenze pratiche e possibili nuovi impieghi manifatturieri e commerciali. Ancora una volta, la combinazione di fonti per così dire economico-statistiche come i Registri e fonti intellet-

²¹ *L'editio princeps* dell'*Herbario* fu pubblicata a Roma nel 1585. A Venezia, d'altro canto, erano state pubblicate anche alcune delle primissime trattazioni italiane dedicate alle virtù del caffè: *Raccolta delle singolari qualità del caffè da Michiel Togni*, Venezia: Gio. Francesco Valvasense, 1675; *Le Virtù del caffè bevanda la più salutifera, e la men conosciuta, introdotta nuovamente nell'Italia*, Venezia: presso Leonardo Pittoni, 1691.

tuali e culturali, rivela il persistere, negli anni Settanta del Settecento di tale complessa stratificazione nell'uso di beni globali, in particolare atlantici, considerati sia emblemi di nuove abitudini sociali come quelle descritte nelle commedie di Goldoni e nei romanzi di Chiari, sia fonte di guadagno economico. Scorrendo i Registri degli anni presi qui in esame, si può notare come questi non fossero solamente al centro di un import 'passivo', in cui la Serenissima agiva da mero ricevente e al limite da ridistributore a corto e medio raggio. Negli anni 1769-1773 l'arrivo di caffè continuava a seguire le tratte del Levante, via Alessandria, ma al contempo, appunto per i prezzi concorrenziali, anche le coltivazioni caraibiche e sudamericane giungevano in alto Adriatico, sovente via Marsiglia, Genova e Livorno²². In questa rete, da un lato, Venezia fungeva da collettore, da ampio mercato di consumo interno e da ri-esportatore; dall'altro, il massiccio ingresso di chicchi stimolò una produzione manifatturiera locale originale di "masenini" o "cogome" da caffè che la Serenissima esportava in tutta la Penisola italiana, nel vicino litorale austriaco, in Germania e a Livorno, punto di transito per le rotte atlantiche. Il medesimo meccanismo si può osservare anche nell'arrivo da Ponente di erbe, radici, spezie, minerali. Attraverso l'aggiornamento delle conoscenze che, come si è visto, era reso possibile dalla costante pubblicazione di informazioni sulle Americhe e la sua flora, questi poi venivano impiegati e trasformati nella fiorente industria proto-chimica cittadina (Pancierà, 2014, pp. 87-88), da cui uscivano biacca, acque medicinali e cremor tartaro. Di quest'ultimo, in particolare, Venezia custodiva gelosamente una ricetta segreta che le permetteva uno smercio enorme verso ovest²³. Un'altra voce importante era quella rappresentata dal binomio cacao-cioccolata. Anche in questo caso Venezia, dopo essersi approvvigionata di chicchi americani e di conoscenze grazie alla traduzione e alla rielaborazione di opere dedicate alla spiegazione degli usi e costumi del Nuovo Mondo, aveva stabilito un fiorente export di cioccolata, da Levante a Ponente, divenendo uno dei maggiori attori di tale traffico insieme a Genova, Napoli e la Spagna²⁴:

La cioccolata in pani e in tavolette costituisce una parte del negozio de' Droghieri, e quella in bevanda viene venduta dai Caffettieri. Vi sono in Venezia di quelli che ne fabbricano all'ingrosso, né fanno altra professione di vendere questa

²² SVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Registri 1, 4, 8.

²³ ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Registri 3, 7, 11.

²⁴ ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Registri 1, 3, 4, 7, 8, 11. Sul cioccolato in età moderna vedi Chiapparino – Romano, 2007 - dove però manca una trattazione del caso veneziano. Il ruolo di Genova nel commercio del cacao è esaminato nel contributo di Paolo Calcagno all'interno di questo fascicolo.

mercanzia, e di farne lavorare tutto il tempo dell'anno (Pivati, 1744, p. 691)²⁵.

Osservare le traiettorie dei beni globali provenienti dalle Americhe, attraverso la lente specifica di Venezia, luogo di commercio ma soprattutto di consumo multiforme, permette di rivelare un complesso sistema di interdipendenze e sinergie tanto economiche quanto culturali in cui il mondo mediterraneo lungi dall'apparire emarginato appare connesso e ancora vitale: indagando infatti in parallelo il flusso di informazioni, la creazione di immaginari, le rotte dei traffici transazionali e i loro impatti locali su una realtà come quella della città lagunare, si può ricostruire il panorama variegato e complesso della nascente società dei consumi in cui il sogno dell'alterità e delle Americhe stimolava sia produzioni culturali, sia nuove abitudini sociali, sia nuove manifatture, sia progetti (benché in parte inattuati) di rilancio commerciale.

4. Bibliografia

Alberti di Villanova, Francesco (1765) *Dizionario del cittadino, o sia Ristretto storico, teorico e pratico del commercio, II*. Bassano: nella stamperia Remondini.

Ambrosini, Federica (1982) *Paesi e mari ignoti: America e colonialismo europeo nella cultura veneziana, secoli XVI-XVII*. Venezia: Deputazione di storia patria per le Venezie.

Andreozzi, Daniele (2003) 'Gli "urti necessari". Dalla manifattura all'industria (1718-1914)', in Finzi, Roberto - Panariti, Loredana - Panjek, Giovanni (a cura di), *Storia economica e sociale di Trieste. II. La città dei traffici 1719-1918*. Trieste: LINT, pp. 541-600.

Andreozzi, Daniele (a cura di) (2020) *Intrecci di vite. Pratiche, mercantilismi e razionalità economiche nella Trieste del Settecento*. Palermo: New Digital Frontiers Press.

Antinucci, Francesco (2014) *Spezie: una storia di scoperte, avidità e lusso*. Roma-Bari: Laterza.

Antonelli, Giuseppe (1996) *Alle radici della letteratura di consumo. La lingua dei romanzi di Pietro Chiari e Antonio Piazza*. Milano: Istituto di propaganda libreria.

²⁵ Sui caffè a Venezia nel Settecento, vedi Paladini, 2003. A Venezia venne aperta la prima sala pubblica d'Europa dove si servivano caffè e cioccolata nel 1647, nel 1681 ne esistevano già 14: cfr. Menninger, 2006.

- Baudrillard, Jean (1970) *La société de consommation: ses mythes, ses structures*. Paris: Gallimard.
- Brewer, John - Porter, Roy (a cura di) (1993) *Consumption and the world of goods*. London - New York: Routledge.
- Burke, Peter (2000) 'Early Modern Venice as a Center of Information and Communication', in Martin, John - Romano, Dennis (eds.), *Venice Reconsidered. The History and Civilization of an Italian City-State, 1297-1797*. Baltimore-London: John Hopkins University Press, pp. 389-419.
- Caizzi, Bruno (1965) *Industria e commercio della Repubblica veneta nel XVIII secolo*. Milano: Banca Commerciale Italiana.
- Calaresu, Melissa (2013) 'Making and eating ice cream in Naples: rethinking consumption and sociability in the eighteenth century', *Past&Present*, 220, pp. 35-78.
- Caracciolo Aricò, Angela (a cura di) (1990) *L'impatto della scoperta dell'America nella cultura veneziana*. Roma: Bulzoni.
- Caracciolo Aricò, Angela (a cura di) (1994) *Il letterato tra miti e realtà del Nuovo Mondo: Venezia, il mondo iberico e l'Italia, Atti del Convegno di Venezia, 21-23 ottobre 1992*. Roma: Bulzoni.
- Carmagnani, Marcello (2010) *Le isole del lusso. Prodotti esotici, nuovi consumi e cultura economica europea, 1650-1800*. Torino: UTET.
- Chiapparino, Francesco - Romano, Roberto (a cura di) (2006) *Il cioccolato: industria, mercato e società in Italia e Svizzera (XVIII-XX secolo)*. Milano: FrancoAngeli.
- Chiari, Pietro (1763) *La bella pellegrina, o sia Memorie d'una dama moscovita, scritte da lei medesima, e pubblicate dall'abate Pietro Chiari, tomo II*. Venezia: presso Vincenzo Manfredi.
- Costantini, Massimo (2004) *Porto navi e traffici a Venezia 1700-2000*. Marsilio: Venezia.
- Costantini, Massimo (2006) *Una Repubblica nata sul mare: navigazione e commercio a Venezia*. Marsilio: Venezia.
- Dalla Bona, Giovanni (1751) *L'uso, e l'abuso del caffè dissertazione storico-fisico-medica*. Verona: presso Giuseppe Berno.
- Del Negro, Piero (1975) *Il mito americano nella Venezia del Settecento*. Roma: Accademia Nazionale dei Lincei.

- Del Negro, Piero - Ambrosini, Federica (1989) *L'aquila e il leone: i contatti diplomatici per un accordo commerciale fra gli Stati Uniti d'America e la Repubblica di Venezia*. Padova: Programma e 1+1 Editori
- Defoe, Daniel (1730) *La vita e le avventure di Robinson Crusoe. Storia galante, che contiene, tra gli altri avvenimenti, il soggiorno ch'egli fece per ventott'anni in un'isola deserta situata sopra la costa dell'America vicino all'imboccatura della gran Riviera Oroonoca*. Venezia: presso Domenico Occhi.
- Dell'Oro, Giorgio (2021) *Mondi di carta. Materie prime, usi e commerci in età moderna (XVI-XIX secc.)*. Carocci: Roma.
- Delogu, Giulia (2020) 'Ricodificare l'informazione tra Cadice, l'America Spagnola e Trieste all'indomani del trattato di Aranjuez (1752)', *Società e storia*, 169, pp. 433-456.
- De Vivo, Filippo (2007) *Information and Communication in Venice, Rethinking Early Modern Politics*. Oxford: Oxford University Press.
- Durante, Castore (1684) *Herbario nuovo di Castore Durante medico, & cittadino romano, con figure, che rappresentano le vive piante, che nascono in tutta Europa, & nell'Indie orientali, & occidentali, ... hora in questa nuovissima impressione vi si è posto in fine l'herbe thè, caffè, ribes degli arabi, e cioccolata*. Venezia: presso Michele Hertz, 1684.
- 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.
- Giannanti, Alessio (2012) 'Pietro Chiari's America. Among apocryphal attributions and philosophical considerations', *Rhesis. International Journal of Linguistics, Philology, and Literature*, 3.2, pp. 86-103.
- Infelise, Mario (2000) *L'editoria veneziana nel Settecento.*, Milano: FrancoAngeli, 2000 (I° ed. 1989)
- Lanaro, Paola (a cura di) (2006) *At the Centre of the Old World. Trade and Manufacturing in Venice and the Venetian Mainland, 1400-1800*. Toronto: CRRS.
- Lémery, Nicolas (1721) *Dizionario overo Trattato universale delle droghe semplici [...] opera dipendente dalla Farmacopea universale scritta in francese dal sig. Niccolò Lemery*. Venezia: appresso Gio. Gabriel Hertz.
- Marcon, Carlo - Favero, Giovanni - Sostero, Ugo (2018) 'Managing the Largest Printing Business in Europe: The Remondini in Bassano (Seventeenth to Ni-

- neteenth Century)', in Saragiaco, Massimo et alii (a cura di), *The origins of accounting culture: the venetian connection*. New York: Routledge, pp. 172-195.
- Marks, Steven G. (2016) *The information nexus: global capitalism from the Renaissance to the present*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Matthee, Rudi (1995) 'Exotic substances: the introduction and global spread of tobacco, coffee, cocoa, tea, and distilled liquor, sixteenth to eighteenth centuries', in Porter, Roy – Teich, Mikulas (eds.), *Drugs and narcotics in history*. Cambridge: Cambridge University Press, 1995, pp. 24-51.
- Menninger, Annerose (2006) 'New beverages in early modern Europe: the rise of coffee, tea and chocolate (16th-18th century)', in Chiapparino, Francesco – Romano, Roberto (a cura di), *Il cioccolato: industria, mercato e società in Italia e Svizzera (XVIII-XX secolo)*. Milano: FrancoAngeli, pp. 209-237.
- Nuovo, Angela (1990) 'L'editoria veneziana nel XVII secolo e il problema americano: la pubblicazione delle opere di Bartolomé de Las Casas (Venezia, Marco Ginammi, 1626-1643)', in Caracciolo Aricò, Angela (a cura di), *L'impatto della scoperta dell'America nella cultura veneziana*. Roma: Bulzoni, pp. 175-186
- Paladini, Filippo Maria (2003) 'Sociabilità ed economia del loisir. Fonti sui caffè veneziani del XVIII secolo', *Storia di Venezia-Rivista*, 1, pp. 154-281.
- Pancierà, Walter (2014) *La repubblica di Venezia nel Settecento*. Roma: Viella.
- Pasta, Renato (2003), 'Centri e periferie. Spunti sul mercato librario italiano nel Settecento', *La bibliofilia. Rivista di storia del libro e di bibliografia*, 105, pp. 175-200.
- Pezzolo, Luciano (2013) 'The Venetian Economy', in Dursteler, Eric R. (a cura di), *A Companion to Venetian History, 1400-1797*. Leiden, Boston: Brill, pp. 255-290.
- Pivati, Giovanni Francesco (1744) *Dizionario universale contenente ciò che spetta al Commercio, all'Economia, alla Storia Naturale, alla Marina, alle Scienze, ed Arti più comuni Liberali o Meccaniche*. Venezia: appresso Stefano Monti.
- Pivati, Giovanni Francesco (1751) *Nuovo dizionario scientifico e curioso sacro-profano, vol. II*. Venezia: per Benedetto Milocco.
- Preto, Paolo (1982) 'Giovanni Iacopo Coletti', *Dizionario biografico degli italiani*, 26. Roma: Istituto dell'Enciclopedia Italiana.
- Reali, Linda (2019) *Storie del tè. Monaci e mercanti, regine e avventurieri*. Milano: Donzelli.

- Sambo, Alessandra (2012) 'La balance de commerce de la République de Venise: sources et méthodes', *Cahiers de la Méditerranée*, 84, pp. 381-410.
- Trivellato, Francesca (2000) *Fondamenta dei vetrai. Lavoro, tecnologia e mercato a Venezia tra Sei e Settecento*. Roma: Donzelli Editore.
- Verri, Pietro (1771) *Meditazioni sulla economia politica*. Genova: Ivone Gravier.
- Weinberg, Bennett Alan - Bealer, Bonnie K. (2001) *The world of caffeine: the science and culture of the world's most popular drug*. New York-London: Routledge.
- Zorzi, Marino (1997) 'La produzione e la circolazione del libro', in Benzoni, Gino - Cozzi, Gaetano (a cura di), *Storia di Venezia, VII, La Venezia Barocca - Arte e cultura*. Roma: Istituto dell'Enciclopedia Italiana, pp. 921-985.

5. Curriculum vitae

Giulia Delogu è ricercatore in Storia Moderna all'Università Ca' Foscari di Venezia. Attualmente sta indagando lo sviluppo di strategie comunicative nei porti franchi (secoli XVII-XIX). Un secondo campo di ricerca è la costruzione di immagini di potere politico ed economico a partire da Napoleone. Su questi temi ha pubblicato articoli su riviste quali *Rivista Storica Italiana*, *Studi Storici*, *Società e Storia*, *History of European Ideas*. La sua più recente monografia è: *La poetica della virtù. Comunicazione e rappresentazione del potere in Italia tra Sette e Ottocento* (Milano, 2017).

Marseille et les produits coloniaux face au défi de la guerre (1750-1815)

Marseille and colonial products facing the challenge of war (1750-1815)

Silvia Marzagalli
(Université Côte d'Azur - CMMC)

Date of receipt: 20/02/2021

Date of acceptance: 25/04/2021

Résumé

A partir des données sur la navigation et de la balance du commerce françaises, cet article présente, tout d'abord, le rôle fondamental de Marseille dans l'approvisionnement du pourtour méditerranéen en denrées coloniales au cours du XVIII^e siècle.

Il se penche ensuite sur les effets des conflits maritimes sur ces trafics. Il montre enfin les profondes transformations provoquées par les guerres de la période révolutionnaire et napoléonienne, lorsque Marseille perd la maîtrise des flux des denrées coloniales, qui continuent toutefois à parvenir massivement aux consommateurs en Méditerranée grâce au négoce neutre ou britannique.

Mot clés

Marseille; navigation; commerce colonial; guerres; neutres.

Abstract

Based on data on French navigation and the balance of trade, this article presents, first, the fundamental role of Marseilles in the supply of colonial goods to the Mediterranean region during the 18th century.

It then looks at the effects of maritime conflicts on this trade. Finally, it shows the profound transformations caused by the wars of the revolutionary and Napoleonic periods, when Marseilles lost control of the flow of colonial goods, which nevertheless continued to reach consumers in the Mediterranean on a massive scale thanks to British and neutral trade.

Keywords

Marseille; Shipping; Colonial Trade; Wars; Neutral Trade.

Introduction. - 1. Commerce et navigation entre Marseille et les Amériques au XVIII^e siècle. - 2. "Les malheurs peut-être irréparables ou du moins très ravageurs qu'a éprouvés la belle colonie de Saint-Domingue devant naturellement influencer considérablement sur les spéculations de commerce". - 3. Les

modifications introduites par les guerres révolutionnaires et napoléoniennes dans les circuits de distribution des denrées coloniales en Méditerranée. - 4. Bibliographie. - 5. Curriculum vitae.

Introduction

Une réception un peu hâtive de l'héritage braudélien a amené à partir des années 1970, dès lors qu'on étudiait les échanges entre les Amériques et l'Europe à l'époque moderne, à déplacer le regard sur la façade atlantique, et à concentrer l'effort de recherche sur ses ports. L'Europe du Nord-Ouest, dont de larges parties connaissent, à partir de la fin de l'ancien régime, un processus d'industrialisation, semblait appartenir à une Europe économiquement plus développée et plus dynamique, qui contrasterait avec le "déclin" méditerranéen. C'est ainsi que l'espace méditerranéen a été relégué à une position marginale, et appréhendé le plus souvent selon des perspectives internalistes, sans relier son histoire à ce qui se passait à son extérieur. En même temps, l'espace atlantique a été placé au cœur de la réflexion, avant que l'engouement pour l'histoire atlantique ne cède le pas à la volonté de connecter l'histoire à l'échelle planétaire.

Paradoxalement, l'émergence de nouveaux paradigmes autour de l'histoire connectée, de l'histoire globale et de l'histoire des réseaux a contribué à rendre possible, depuis une dizaine d'années, de poser à nouveaux frais la pertinence de la marginalisation méditerranéenne. La thèse de l'invasion nordique avancée par Fernand Braudel, d'après laquelle la mer Méditerranée se serait trouvée de plus en plus confrontée, à partir de la fin du XVI^e siècle-début du XVII^e siècle, à la présence, parfois dominante, des intérêts des marchands du Nord (Fontenay, 2010), n'a pas été remise radicalement en cause. Plusieurs recherches ont toutefois montré la vitalité des acteurs du monde méditerranéen et leur capacité à s'inscrire dans des espaces interstitiels mais lucratifs du marché, d'une part, et à se projeter vers des espaces extra-méditerranéens, d'autre part. Quelques-unes des recherches allant dans ce sens ont été publiées dans le dossier thématique '*La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*', publié par la *Revue d'histoire maritime* de 2011, dont l'introduction posait quelques jalons d'une réflexion autour de la vitalité du monde méditerranéen au XVIII^e siècle, un siècle considéré comme l'apogée de la croissance du commerce atlantique et colonial (Bartolomei - Marzagalli, 2011). Ce nouvel intérêt porté aux connexions de la mer Intérieure avec le monde atlantique a alimenté depuis de programmes de recherche, dont celui intitulé '*Atlantic Italies*' coordonné par Roberto Zaugg¹,

¹ Voir les informations sur le site <<https://atlanticitalies.net/project-people/the-project/>>.

et des initiatives qui commencent à structurer le champ de la recherche, dont témoigne ce numéro thématique de RiMe.

Dans le cadre de ce dossier consacré à la circulation des produits coloniaux américains dans le monde méditerranéen, la présente contribution se propose d'interroger à nouveaux frais les relations entre Marseille et les Amériques à partir de trois chantiers de recherche en cours ou en voie d'achèvement auxquels j'ai eu l'occasion de participer, et qui, dans leur apparente disparité, offrent autant d'angles d'attaque pour prendre la mesure des liens que le port phocéén entretient avec les marchés coloniaux, et leur relevance en Méditerranée. Il s'agit dès lors de mieux saisir les dynamiques à l'œuvre dans le principal port méditerranéen du XVIII^e siècle, qui bénéficie d'une relation privilégiée avec les espaces américains : mis à part la progressive participation des ports catalans au commerce transatlantique après la proclamation du *commercio libre* en 1778, Marseille est en effet le seul port méditerranéen, à cette époque, à commercer directement avec les colonies américaines : aucun autre pays en Méditerranée n'a des colonies outre-Atlantique, et la participation des autres ports provençaux et des ports languedociens au commerce colonial est extrêmement modeste². Quant aux habitants des Treize colonies britanniques, s'ils peuvent naviguer avant leur indépendance en 1776 en Méditerranée où ils bénéficient de la protection du pavillon britannique, ils n'ont pas le droit d'y apporter du sucre, du café, du coton, de l'indigo, des bois tinctoriaux, du tabac, bref : tout produit dit "énuméré" dont la Grande-Bretagne se réserve l'importation exclusive. Après 1776 et jusqu'à la fin du siècle, leur navigation est fortement entravée par l'absence de traités de paix avec les États barbaresques, et ce n'est qu'au tout début du XIX^e siècle que les navires des États-Unis commencent à importer des produits coloniaux en Méditerranée.

La situation d'entrepôt quasi obligé pour les produits coloniaux importés en Méditerranée directement depuis les Amériques, dont profite Marseille, est toutefois fortement affectée par les guerres. Le commerce colonial français est en effet très vulnérable aux conflits – conflits qui, il convient de le rappeler, caractérisent l'histoire française une année sur deux entre 1689 et 1815. Si les neutres deviennent alors des acteurs centraux dans les réseaux qui permettent aux consommateurs européens de continuer à s'approvisionner en denrées coloniales,

² Sète figure dès le début, en 1717, parmi les ports autorisés à armer pour les colonies. Marseille n'obtient ce privilège qu'en 1719, et Toulon en 1758 mais uniquement pour 8 navires par an. L'arrêt de 1784 élargit cette faculté à tout port pouvant accueillir à moyenne marée de navires de 150 tonneaux. De fait, Marseille est le seul port méditerranéen français à se lancer massivement dans le commerce colonial, au lendemain de l'épidémie de peste de 1720. Sur l'évolution des privilèges de commerce, voir Tarrade, 1973, pp. 88-89.

les conséquences pour Marseille sont importantes, et sa position de distributeur des produits américains en Méditerranée s'en trouve finalement profondément affectée. Il s'agit dès lors d'essayer de comprendre les mécanismes à l'œuvre tant en temps de paix qu'en temps de guerre pour prendre la mesure du rôle de Marseille dans la structuration des marchés méditerranéens des produits coloniaux américains dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, et plus spécifiquement pendant les guerres révolutionnaires et napoléoniennes (1793-1802 ; 1803-1815) qui modifient en profondeur la situation précédente.

Les sources mobilisées pour l'enquête sont principalement de trois types. Tout d'abord, les données sur la navigation et le commerce, à savoir : les registres du Bureau de la Santé de Marseille pour toutes les années se terminant par 9 comprises entre 1749 et 1799, ainsi que pour 1787 et l'an III et IV du calendrier révolutionnaire (sept. 1794-sept. 1796), d'une part, et les départs depuis Marseille pour des destinations non européennes en 1789, d'autre part³. Toutes ces données ont fait l'objet d'une saisie intégrale dans le cadre du programme ANR PORTIC, en vue de leur mise en ligne sous forme d'une interface de visualisation cartographique et graphique interactive des données, et de leur croisement avec les éléments issus de la Balance du commerce française, qui sont également utilisées ici⁴. Deuxièmement, la correspondance du consul de Suède à Marseille avec ses autorités de tutelle à Stockholm entre 1780 et 1807, dont l'édition critique et annotée est sous presse (Beaurepaire – Marzagalli – Thomasson, à paraître). François Philippe Fölsch est un observateur attentif des changements politiques et commerciaux qui affectent Marseille entre la fin de l'ancien régime et le début du Premier Empire : son regard permet de suivre aussi bien l'impact des événements internationaux sur le marché de Marseille que les conditions concrètes de la navigation de différents acteurs neutres. Enfin, quelques correspondances marchandes et les dépêches et actes du consul des États-Unis à Marseille entre 1790 et 1815 nous permettent de saisir de près les mécanismes d'acheminement des denrées coloniales dans un contexte for-

³ Archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais AdBR), 200E, 505, 515, 525, 535, 543, 545, 550, 551, 554, 555 ; Société des Amis du Vieux Toulon et de sa Région (désormais SAVTR), MA_11. Nous remercions Gilbert Buti qui nous a signalé cette dernière source et nous en a fourni les clichés. Toutes ces données sont désormais intégrées à la base de données Navigocorpus.

⁴ Le programme ANR PORTIC (ANR- 18-CE38-0010, *PORts et Technologies de l'Information et la Communication. Questionner et visualiser les dynamiques de la navigation et du commerce du XVIII^e siècle à l'ère de la révolution numérique*, 2019-2023) que je coordonne repose sur le croisement de deux bases de données, celle de la navigation (Navigocorpus) et celle de la Balance du commerce française (Toflit18). Pour plus d'information, consulter le site <<https://anr.portic.fr/>>.

tement troublé par la révolte des esclaves à Saint-Domingue, puis par les guerres maritimes qui opposent la France et la Grande-Bretagne à partir de février 1793.

1. *Commerce et navigation entre Marseille et les Amériques au XVIII^e siècle*

Étudiée par Rambert et par Charles Carrière, l'implication du négoce marseillais dans le commerce antillais n'est plus à démontrer (Rambert, 1959 ; Carrière, 1973). L'on sait déjà, entre autres, qu'elle se déploie essentiellement au XVIII^e siècle, parallèlement à l'essor des consommations européennes et levantines. Si des armements ont lieu à l'époque de Colbert, avec des dérogations monnayées auprès des compagnies à monopole, et qu'il est donc excessif d'affirmer qu'il n'y a "jusqu'en 1700, aucune initiative vers l'Amérique" (Carrière, 1973, p. 70), reste que l'essor du commerce colonial marseillais se situe pour l'essentiel entre les années 1720 et 1790, rythmé par les guerres maritimes.

Les données collectées et insérées dans la base de données Navigocorpus permettent d'apprécier plus finement deux phénomènes. Tout d'abord, la croissance des relations entre Marseille et les colonies françaises d'Amérique, qui fait du port phocéén le deuxième port colonial français à la veille de la Révolution⁵, n'empêche pas l'existence d'autres réseaux commerciaux qui acheminent les denrées coloniales vers Marseille par voie indirecte. Ensuite, derrière le constat de la vulnérabilité de cette navigation aux guerres maritimes, il est possible, grâce à cette source, de prendre la mesure du développement d'éventuelles voies détournées pour approvisionner Marseille en denrées coloniales.

Sur un total de plus de 23 000 entrées de navires dans le port de Marseille dans les neuf années étudiées, 559 impliquent un départ depuis un port américain. La relative faiblesse en pourcentage de la navigation qui relie les espaces américains au port phocéén est évidemment trompeuse, dans la mesure où les registres du Bureau de la Santé comportent une grande partie (mais pas l'intégralité) de la navigation de cabotage de proximité. Parmi ces navires provenant d'Amérique, 384 arrivent depuis les Antilles ou Cayenne, les autres sont pour l'essentiel des morutiers de retour de Terre-Neuve.

D'emblée, il convient de relever le rythme en dents de scie de cette navigation⁶.

⁵ Derrière Bordeaux, mais à parité avec Nantes par nombre d'armements, ce qui, compte tenu de l'importance des armements négriers à Nantes, revient à faire de Marseille le deuxième port français pour l'importance des armements en direction des Antilles.

⁶ Nos données diffèrent parfois d'une unité ou deux de celles publiées par Carrière, 1973, pp. 1053-54.

Année d'arrivée à Marseille	Arrivées
1749	56
1759	3
1769	75
1779	2
1787	125
1789	122
An III-an IV (sept. 1794-sept. 1796)	1*
1799	0

Tab. 1. Navires arrivés à Marseille depuis les Antilles, 1749-1799. Sources: AdBR, 200E, 505, 515, 525, 535, 543, 545, 550, 551, 554, 555 ; * il s'agit d'un navire provenant des colonies danoises.

On constate aisément les deux caractéristiques évoquées plus haut : l'extrême vulnérabilité de cette navigation à la guerre (guerre de Sept Ans, d'Indépendance et révolutionnaire respectivement pour 1759, 1779⁷, et l'an III, IV et 1799) et la forte croissance au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle, avec un incrément de 130% de 1749 à 1789 et de 63% dans les vingt dernières années de l'ancien régime. Charles Carrière, pour sa part, dénombrait 1 058 navires entrés à Marseille depuis les colonies françaises d'Amérique entre 1715 et 1763, soit une vingtaine par an en moyenne dans la première moitié du siècle : dans le détail, 11 en moyenne sur la période 1710-1724, 27 de 1725 à 1743, 21 de 1744 à 1763, période où les deux conflits masquent les "bonnes" années avant la guerre de Sept Ans, lorsque le nombre de retours des Îles se situe entre 40 et 50 par an (Carrière, 1973, pp. 515, 1046-1047). La croissance date donc bel et bien de la seconde moitié du siècle : entre la guerre de Sept Ans et celle de l'indépendance américaine, ce sont 60 à 80 armements par an, et entre 1783 et 1792, toujours plus de 100, avec un pic de 132 retours en 1788. En 1789, Marseille importe pour 35 millions de livres tournois de denrées depuis les "Îles françaises d'Amérique"⁸. La Balance du commerce nous en fournit le détail : 15 millions de livres tournois de café et presque autant de sucre (soit 15% environ du total des importations françaises depuis les Îles pour ces deux produits), et

⁷ Charles Carrière souligne toutefois que l'organisation des convois permet des retours des Îles bien plus nombreux entre 1780 et 1782 (40, 45 et 49 respectivement) : Carrière, 1973, p. 508.

⁸ Carrière, 1973, p. 72 note. Carrière reprend et corrige légèrement les chiffres de la Balance du commerce.

un peu plus de 800 000 livres tournois d'indigo (7% du total français). Les deux-tiers de ces importations, à savoir 24.4 millions de livres tournois de sucre terre ou raffiné, de café et d'indigo, sont réexportés depuis Marseille vers différents marchés méditerranéens⁹. Le port phocéén est donc une véritable plaque tournante de la redistribution du café et du sucre antillais en Méditerranée.

Si l'essentiel du sucre, café et indigo qui parvient à Marseille arrive en droiture depuis les Antilles françaises, d'autres produits coloniaux y sont importés depuis les ports européens : c'est le cas, notamment, des produits tinctoriaux originaires de l'empire espagnol. Ainsi, en 1787, Marseille importe pour 2 182 000 livres tournois de cochenille, 851 000 livres tournois d'indigo et 335 220 livres d'indigo du Guatemala, pour l'essentiel depuis la péninsule Ibérique, mais aussi des ports du comté de Nice et des ports francs français sur la façade atlantique et, pour ce qui est de l'indigo du Guatemala, aussi depuis l'Angleterre. La part des importations d'indigo depuis les États-Unis est infime (1%)¹⁰. Dans les dernières années de l'ancien régime, les quantités d'indigo "étranger" représentent probablement la moitié environ du total de l'indigo importé à Marseille¹¹. Réexportés au Levant, ou vendus aux manufacturiers du Languedoc qui produisent les draps écoulés sur les marchés levantins (Buti, 2005), ces colorants sont un autre bon exemple de produits "globalisés" reliant espaces atlantiques et monde méditerranéen.

À la veille de la Révolution, les armements coloniaux battent ainsi leur plein à Marseille¹². En 1789, un peu plus d'une centaine de navires quittent le port pour les Antilles, soit en droiture, soit avec une escale préalable en Afrique

⁹ La source ne précise pas les destinations, mais il y a peu de doute quant au fait que l'essentiel de ces denrées coloniales soit redistribué en Méditerranée. Archives nationales d'Outre-Mer, Aix-en-Provence (désormais ANOM), Col. F 2B 14.

¹⁰ Archives Nationales de France, F12 1665, importations à Marseille, 1787. Sur le commerce de la cochenille, voir le récent ouvrage de Trichaud – Buti, 2021.

¹¹ Le détail de la valeur des importations d'indigo en 1787 depuis les colonies françaises n'est pas connu par port. Cependant, en 1788, Marseille importe 1.53 millions de livres tournois d'indigo depuis "les colonies françaises de l'Amérique" et en 1789, comme évoqué, 830 000 livres tournois : ANOM, Col. F 2B 14.

¹² Cela n'est pas forcément le signe d'une situation saine. Michel Morineau (1997) a suggéré que la croissance de la production sucrière sous le règne de Louis XVI ne serait qu'une fuite en avant, censée permettre aux colons de faire face aux dettes. Leur désir de se soustraire au carcan de l'exclusif alimente par ailleurs une contrebande active qui fragilise encore plus la marge de profits du négoce métropolitain, déjà orientée à la baisse au cours du dernier tiers du XVIII^e siècle par la multiplication des opérateurs et la hausse généralisée du volume des échanges. C'est la raison pour laquelle une partie du grand négoce se détourne du commerce antillais vers la traite négrière ou l'océan Indien, ou vers la banque, à la recherche de taux de profit plus élevés, même si plus risqués (Butel, 1980 ; Marzagalli, 2009).

pour effectuer la traite négrière (Tab. 2). Si Saint-Domingue est la principale destination, l'on remarque aussi que les armements marseillais ciblent plus que ceux des autres grands ports coloniaux français la Martinique et la Guadeloupe, ce qui aurait pu atténuer les conséquences de la révolte des esclaves de Saint-Domingue de 1791, si la guerre maritime n'était survenue peu après. Cette distribution entre les trois principales colonies françaises en Amérique est par ailleurs très semblable à celle constatée par Charles Carrière et Marcel Coudurié pour les années 1784-1788¹³.

Destination	Nombre d'armements	Tonnage total (en tonneaux)*
Saint-Domingue	51	14 242
Martinique	32	8 380
Guadeloupe	11	2 445
Tabago et Cayenne	3	388
États-Unis	9	1 107
Océan Indien (hors traite)	8	3 216
Traite négrière	5	1 187
Total des armements vers les mondes extra-européens	119	30 965

Tab. 2. Destinations des 119 armements "coloniaux" depuis Marseille, 1789. Source : SAVTR, MA_11 ; *tonnage inconnu pour 3 départs pour les États-Unis et un départ pour Saint-Domingue. Un tonneau de mer est égal à 1,44 mètre cube.

Dès les débuts des années 1790, avant même que la guerre ne se profile, certains négociants marseillais ont par ailleurs commencé à tisser des liens avec des correspondants aux États-Unis pour essayer d'organiser la réexportation des produits coloniaux antillais vers les marchés méditerranéens sans passer par Marseille, en spéculant sur la différence de prix. Après avoir constaté, dans sa lettre du 4 juillet 1791, que le prix du café de Saint-Domingue mentionné par son correspondant à Philadelphie, Étienne Girard¹⁴, était très attractif, le négociant marseillais Basile Samatan souligne qu'en vertu de la législation française, ce café ne pourrait pas être admis à Marseille après avoir ricoché par les États-Unis. Or, les Américains bénéficient des prix cassés grâce à l'abondante contre-

¹³ Carrière - Coudurié, 1973, p. 82. Avec 122 armements en moyenne, les données de la période 1784-88 sont en revanche plus élevées.

¹⁴ Étienne Girard bâtit le gros de sa fortune dans les années de guerre, avant de s'adonner de plus en plus à la finance et devenir l'un des premiers millionnaires américains. Voir MacMaster, 1918 et Wildes, 1943.

bande qu'ils font avec les colons français, à qui ils fournissent des produits essentiels (farine, bois, esclaves), en obtenant en paiement des denrées coloniales dont l'exportation à l'étranger est pourtant interdite d'après la législation française. Elles ne peuvent donc pas être par la suite introduites en France. Samatan envisage alors faire expédier le café directement au Levant pour contourner ces interdictions. Dans sa lettre du 27 août suivant, qui accompagne le départ de Marseille de sa *Jeune Pauline* de 180 tonneaux, capitaine Clastrier, avec une cargaison de 125 pièces d'eau-de-vie, Samatan donne ainsi ordre à Girard de vendre la cargaison à Philadelphie et d'acheter du café de Saint-Domingue si le prix est inférieur à 13 sous 6 denier par livre marc, sinon du tabac ; si la cargaison de retour consiste en café, il précise qu'il faut l'adresser à Smyrne avec une escale à Nice pour décharger tout autre produit, alors que le tabac peut arriver directement à Marseille¹⁵.

Ces relations balbutiantes avec les États-Unis – ici avec un négociant bordelais émigré, Étienne Girard – ne servent pour l'instant qu'à spéculer sur les différences des prix des denrées coloniales et, dans le contexte de la crise agricole de la fin de l'ancien régime, des céréales – une spéculation qui contribuera à faire tomber la tête de Basile Samatan sous la guillotine en 1793. Dès que les canaux habituels d'approvisionnement de Marseille en denrées coloniales sont bouleversés par les événements politiques de la décennie révolutionnaire, les États-Unis jouent en revanche un rôle fondamental dans la circulation des denrées coloniales en Méditerranée.

2. *“Les malheurs peut-être irréparables ou du moins très ravageurs qu'a éprouvés la belle colonie de Saint-Domingue devant naturellement influencer considérablement sur les spéculations de commerce”*¹⁶

Dans la nuit du 22 août 1791, une révolte d'esclaves éclate dans la partie nord de l'île de Saint-Domingue et gagne rapidement du terrain. L'île est à cette époque le principal fournisseur au monde de sucre (plus d'un tiers de celui consommé en Europe y est produit) et de café, dont les trois-quarts proviennent des colonies françaises. La croissance de l'économie de production à Saint-Domingue a fini par exacerber les tensions internes de la société coloniale. Sous la pression de la demande européenne, le système s'emballe : dans la seconde moitié des années 1780, ce sont 40 000 captifs africains qui sont déportés sur l'île

¹⁵ American Philosophical Society (désormais APS), Girard Papers, Incoming Letters, reel 7 (1791-92), Samatan à Girard, Marseille, 4 juillet et 27 août 1791.

¹⁶ Riksarkivet (Arnänge), Konsulatarkiv Marseille, B1-3, vol. 12, lettre de Fölsch au bureau du président de la Chancellerie royale, 25 novembre 1791.

par an¹⁷, et à la veille de l'insurrection, la colonie compte un demi-million d'esclaves. De fait, l'équilibre fondé sur les divergences de situations entre esclaves créoles – qui, nés sur place, n'ont pas connu d'autres univers que celui antillais, mais qui, mieux intégrés, peuvent aussi aspirer à des conditions de vie meilleures – et esclaves bossales, nés en Afrique, déracinés, ne maîtrisant pas encore nécessairement une langue de communication commune, et préposés aux travaux les plus pénibles, se fissure. Au début des années 1790, le nombre de bossales dépasse celui de créoles, et le ratio entre hommes libres et esclaves est désormais d'un pour dix. La massification de l'esclavage facilite l'embrasement lorsque la révolte éclate, mais son succès repose aussi sur les difficultés de la répression par des blancs et des libres de couleur, qui s'affrontent entre eux dans une véritable guerre civile autour des droits de participation politique¹⁸.

La nouvelle de la révolte parvient à Marseille début novembre 1791. Le négociant Chauvet écrit ainsi le 7 novembre à l'un de ses correspondants en France : "Il est question d'une révolte des Noirs dans la plaine du Cap : nous croyons l'affaire exagérée. Il n'est pas moins vrai que nous n'avons aucune nouvelle de ce pays depuis le mois d'août". À la même date, il précise à un correspondant au Cap-Français le cheminement de l'information, qui a eu du mal à franchir l'Atlantique en pleine saison des ouragans : "On fait courir le bruit aujourd'hui que l'insurrection est de 50 000 Noirs à la plaine du Cap (...). Cette nouvelle est venue voie de Londres, par la Jamaïque"¹⁹.

La nouvelle de la révolte des esclaves de Saint-Domingue suscite de nouvelles spéculations chez la poignée de négociants marseillais qui a déjà des correspondants aux États-Unis. Sans perdre du temps, le 15 novembre 1791, Basile Samatan conseille par exemple à son correspondant à Philadelphie d'acheter aux États-Unis des denrées coloniales, où leur prix devrait être encore bas, et de les expédier à Marseille, où leur prix a grimpé de 25% en huit jours²⁰. Le 13 janvier suivant, il indique que le prix des denrées coloniales a doublé, non seule-

¹⁷ Estimations dans <<http://www.slavevoyages.org/>>. Base interrogée le 18.07.2020.

¹⁸ Sur ce contexte, voir Bénot, 2004, et Dubois, 2005.

¹⁹ Cités par Deschanel, 2014, p. 275.

²⁰ APS, Girard Papers, Incoming Letters, reel 7, Samatan à Girard, Marseille, 15 novembre 1791. La forte et rapide hausse dès l'arrivée de la nouvelle de la révolte est confirmée par le consul de Suède à Marseille : "Les fâcheuses nouvelles de Saint-Domingue où une révolte qu'on assure presque générale a éclaté parmi les esclaves donnent à cette place des inquiétudes non moins violentes. Les denrées des colonies ont augmenté dans dix jours de 25 à 30 pour cent" : Riksarkivet (Arninge), Konsulatarkiv Marseille, Copie des lettres du consul Fölsch, B1-3, vol. 12, pp. 87-89, lettre à Carl Vilhelm von Düben, (Marseille) 8 novembre 1791.

ment en raison des troubles de la colonie, mais aussi à la suite de la dévaluation des assignats²¹.

Girard n'a pas attendu ces conseils pour agir : dès le mois de septembre 1791, il confie les opérations de son brick *Kitty*, capitaine Stephen Moore, expédié à Nice avec du café de Saint-Domingue, à une autre firme à Marseille, Cornaz & Cie. Cette dernière est chargée de s'occuper des certificats nécessaires pour bénéficier du *drawback* (les droits d'importation des denrées coloniales aux États-Unis sont remboursés aux négociants américains dès lors qu'ils en prouvent la réexportation), et de faire préparer la cargaison de retour, en eau-de-vie, que le capitaine ira chercher directement à Sète²². Si Marseille est court-circuitée dans cette opération, elle reste bel et bien au cœur de la gestion de l'expédition nord-américaine.

Il n'empêche que l'incertitude qui pèse sur la situation à Saint-Domingue, et l'ombre de la guerre qui se profile freinent fortement les armements vers les Antilles depuis Marseille dès 1792. "[L]a triste situation de Saint-Domingue diminue considérablement le nombre d'expéditions que cette place faisait autrefois pour cette superbe colonie, en sorte que le commerce ne peut que perdre de plus en plus de son activité"²³, écrit le consul de Suède à Marseille, François Philippe Fölsch, en mars 1792.

Le début de la guerre maritime, le 1^{er} février 1793, ne fait que rendre la situation encore plus complexe.

3. Les modifications introduites par les guerres révolutionnaires et napoléoniennes dans les circuits de distribution des denrées coloniales en Méditerranée

Dès le début des hostilités, la Grande-Bretagne se réserve le droit de saisir toute cargaison en route entre deux ports ennemis, indépendamment du pavillon du navire qui la transporte. Les produits des colonies françaises doivent donc désormais transiter par un port neutre avant de parvenir, le cas échéant, en France. Sans perdre de temps, le 17 juin 1793 Dutilh & Wachsmuth, une autre firme de Philadelphie, expédie à Marseille à bord du navire *Il Constante*, capitaine Fishcovish (peut-être un navire de Raguse?), 20 barrils et 30 sacs de café importés quatre jours auparavant depuis Léogane, par le brick *Susannah*, capitaine John Alliston, ainsi que 58 autres sacs de café arrivés depuis Cap-Français

²¹ APS, Girard Papers, Incoming Letters, reel 7, Samatan à Girard, Marseille, 13 janvier 1792.

²² APS, Girard Papers, Outward Letters, Girard à Cornaz, 3 septembre 1791.

²³ Riksarkivet (Stockholm), Diplomatica Gallica 512, lettre du 6 mars 1792 au bureau du président de la Chancellerie royale.

le 5 juin précédant à bord du schooner *Tryal*, capitaine Robert Kennedy²⁴. Si l'importation aux États-Unis de grandes quantités de denrées coloniales depuis les Antilles françaises n'est nullement nouvelle, et qu'elle est désormais autorisée par la France à cause de la guerre maritime contre la Grande-Bretagne, leur réexportation vers les ports de la France métropolitaine est en revanche un phénomène nouveau²⁵.

Le recours à de navires neutres pour transporter des denrées coloniales antillaises doit nous inciter à ne pas considérer hâtivement l'absence d'armements marseillais ou de voyages en droiture entre les colonies françaises et Marseille (Tab. 1) comme le signe de la cessation de toute arrivée de denrées coloniales américaines dans le port phocéén, et encore moins dans ses marchés habituels en Méditerranée.

D'une part, ces produits peuvent parvenir à Marseille par voie détournée. Si l'on additionne, dans les sources du Bureau de la Santé de Marseille, le nombre de navires arrivés avec du sucre ou des "denrées des colonies", on obtient les résultats suivants:

Année d'arrivée à Marseille	Nombre d'arrivées
1749	60
1759	4
1769	82
1779	7
1787	128
1789	120
Sept. 1794 – sept. 1795	290
Sept. 1795 – sept. 1796	171
1799	81

Tab. 3. Navires arrivées à Marseille avec du sucre ou des "denrées des colonies", 1749-1799. Sources : AdBR, 200E, 505, 515, 525, 535, 543, 545, 550, 551, 554, 555.

De toute évidence, pendant les guerres de l'époque révolutionnaire, les négociants marseillais ont mis en place des circuits détournés pour s'approvisionner en denrées coloniales, alors que ces mécanismes de substitu-

²⁴ Historical Society of Pennsylvania, Claude W. Unger Collection #1860A, Box. 19, Folder 1 Outward Entries (1793 - février 1796). Sur la rapidité d'adaptation du commerce neutre à l'entrée en guerre, voir Marzagalli, 2018.

²⁵ Sur la contrebande entre colonies françaises et le continent nord-américain, Marzagalli, 2019a.

tion ne semblent pas à l'œuvre pendant la guerre de Sept Ans ni celle d'Indépendance américaine. Ces produits arrivent toutefois par petites quantités, sur des embarcations plus modestes, depuis les ports limitrophes afin de déjouer le blocus naval britannique.

Les modifications introduites par les conflits révolutionnaires sont donc de plusieurs ordres. Tout d'abord, à la suite de la chute de la production sucrière à Saint-Domingue, les aires d'approvisionnement se diversifient, avec l'essor de la production à Cuba, au Brésil et dans les Antilles sous domination britannique. Deuxièmement, les denrées coloniales, toutes origines confondues, sont largement exportées dans un premier temps vers des ports neutres, et notamment vers les États-Unis, à partir desquels elles sont réacheminées sur des navires neutres vers les ports européens²⁶.

Si les départs vers la façade atlantique de l'Europe se font largement en utilisant de navires américains, la position fragile des États-Unis vis-à-vis des régences barbaresques retarde en Méditerranée l'essor de la navigation américaine que l'on constate partout ailleurs à cette époque²⁷. Ainsi, dans un premier temps, les navires qui relient la côte Est des États-Unis aux ports méditerranéens battent surtout pavillon suédois, danois, ragusois, et il faut attendre la ratification des traités entre les États-Unis et Alger, Tunis et Tripoli dans les années 1795-1797 pour que les navires américains aient moins à craindre de ce côté-là. Le consul de Suède à Marseille remarque ainsi en janvier 1797 : "il y a encore fort peu d'Américains entrés dans la Méditerranée depuis qu'ils ont conclu la paix avec Alger"²⁸. Malheureusement pour eux, la course française commence précisément à cette époque à s'acharner contre les neutres en général, et contre les Américains en particulier, dans le cadre de la Quasi-Guerre à laquelle le traité de Mortefontaine entre la France et les États-Unis ne met fin qu'en 1800. Une année plus tard, le non-paiement par les États-Unis des tributs prévus par leur traité de paix avec Tripoli entraîne une guerre avec cette régence, qui se prolonge jusqu'en 1805, ce qui impose le recours aux convois. Pour toutes ces raisons, la navigation américaine en Méditerranée ne se déploie pas autant qu'ailleurs. Elle atteint son apogée entre 1805 et 1807 : à partir de 1808 la conjoncture internationale paralyse la navigation neutre en Europe, à la suite de la série d'Ordres en Conseil britanniques, de la proclamation des décrets de Fontainebleau et de Milan qui renforcent le Blocus continental, et de l'embargo déci-

²⁶ Les mécanismes et les acteurs sont décrits en détail, pour le cas de Bordeaux, dans Marzagalli, 2015.

²⁷ Clauder, 1972; plus spécifiquement sur leur commerce en Méditerranée : Marzagalli, 2019b. Sur la position des États-Unis en Méditerranée, voir Field, 1991.

²⁸ Riksarkivet (Stockholm), Gallica 512, lettre de Fölsch du 13 janvier 1797 à Fredrik Sparre.

dé par le président Thomas Jefferson. Enfin, le conflit qui oppose les États-Unis et la Grande-Bretagne à partir de 1812 arrête brusquement la timide reprise de la navigation américaine en Méditerranée qui s'était profilée vers 1810, notamment à Tunis (Marzagalli, 2016). S'ils sont des acteurs neutres importants en Méditerranée, les Américains ne sont cependant pas les seuls²⁹.

Par ailleurs, même si les navires américains éprouvent des difficultés en Méditerranée, cela n'empêche pas les négociants aux États-Unis d'en approvisionner les marchés en denrées coloniales antillaises : la navigation peut en effet se faire sous d'autres pavillons. Le graphique suivant (Fig. 1) illustre clairement la croissance des réexportations des États-Unis (c'est-à-dire pour l'essentiel des denrées coloniales antillaises) vers la Méditerranée dans la seconde moitié de la décennie 1790. À cette époque, les statistiques américaines ne permettent pas de distinguer les ports français et espagnols en Méditerranée de ceux sur la façade atlantique, et les données se limitent donc à la péninsule italienne et à Gibraltar.

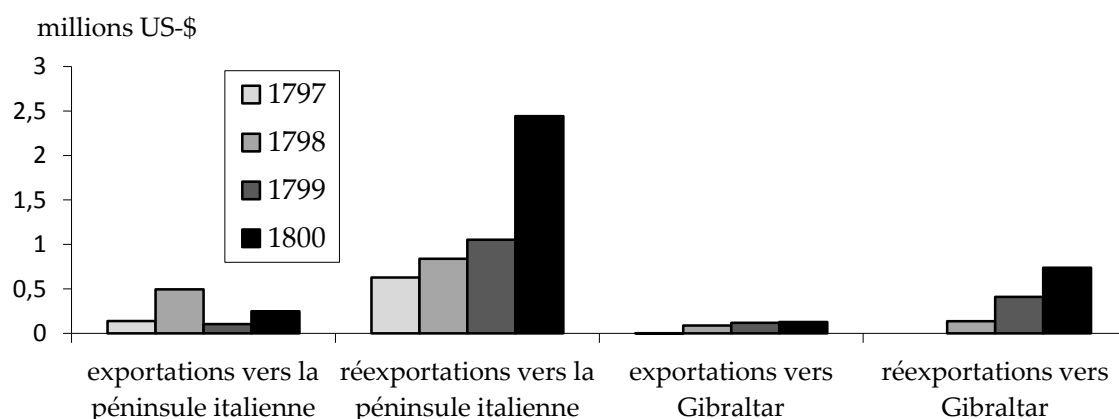


Fig. 1. Exportations et réexportations depuis les États-Unis vers la péninsule italienne et Gibraltar, 1797-1800. Source: Letter and report from the Secretary of the Treasury accompanying a statement of the value of the exports of the United States to the ports of Italy, Gibraltar and the Barbary powers, for each of the five years preceding the 30th of September, 1801 ... (Washington, 1802) [Early American Imprints. Series II. Shaw-Shoemaker].

Nous connaissons par d'autres sources le nombre de navires parvenus à Marseille avec des produits de réexportation depuis les États-Unis en ces an-

²⁹ Sur la croissance de la navigation danoise et suédoise en Méditerranée, voir Andersen - Pourchasse, 2011.

nées: ils sont 3 en 1796, 4 en 1797 (dont 3 de pavillon américain) et 6 en 1798 (dont 3 américains, 2 suédois et un génois). Il faut ensuite attendre 1801 pour retrouver à Marseille la trace d'une cargaison arrivée depuis les États-Unis³⁰. Force est donc de constater que, à partir du début de la guerre maritime en 1793, la navigation marseillaise avec les Amériques s'effondre : si Marseille reçoit de denrées coloniales par voie détournée, elle n'est plus au centre de leurs réseaux de redistribution en Méditerranée.

Après 1793, avec un renversement spectaculaire des circuits d'ancien régime, les denrées coloniales parviennent désormais à Marseille depuis d'autres ports méditerranéens : en 1799, ce sont ainsi 1 014 quintaux, 696 caisses, 270 sacs, 259 colis, 251 barriques, 62 couffes, 21 balles ou ballots et 19 barils de sucre qui sont débarqués à Marseille. Si la conversion des contenants d'ancien régime est toujours un exercice délicat, on peut estimer que ces quantités correspondent à moins de 5% des quelque 7.5 millions de tonnes qui parvenaient à Marseille en 1789³¹. Les navires qui les acheminent partent pour l'essentiel de Gênes et de Livourne, et en moindre mesure depuis d'autres ports ligures (Savone, Porto Maurizio) ou catalans (Calella), voire des ports français limitrophes (Toulon, La Ciotat, Agde). Il en allait déjà de même en l'an III et l'an IV, lorsque le grand nombre de navires qui importent des denrées coloniales (Tab. 3) ne doit pas masquer de quantités souvent modestes³².

Les tensions entre la France et les États-Unis, et la présence intermittente mais par moments dominante de la *Royal Navy* en Méditerranée, contribuent donc à réorienter les flux commerciaux qui relient les producteurs aux Amériques aux consommateurs méditerranéens vers les ports neutres, et notamment vers Livourne, qui émerge au début du XIX^e siècle comme le principal port en Méditerranée (Fig. 2). Certes, au début du Premier Empire, Marseille reçoit un nombre important de navires américains – 100 en 1807 – mais tous ne parviennent pas dans le port phocéén depuis les Amériques, ni avec une cargaison de denrées coloniales³³. La nouvelle plaque tournante de la redistribution de denrées antillaises est désormais Livourne, avant que la conquête napoléonienne de larges parties de la péninsule italienne ne déplace ce commerce vers l'Adriatique et l'Empire ottoman à partir de 1808.

³⁰ National Archives and Record Administration (College Park, MA.), RG 84, Bordeaux [mais : Marseille], 224 : registre de drawback, novembre 1795-décembre 1805.

³¹ ANOM, Col. F 2B 14 : Marseille importe alors 15.2 millions de livres pesant de café.

³² AdBR, 200 E 550, 551, 554, 555.

³³ Pour une comparaison de la présence de navires américains dans divers ports de la Méditerranée, voir Marzagalli, 2011; sur Livourne, Keene, 1978, et Marzagalli, 2014.

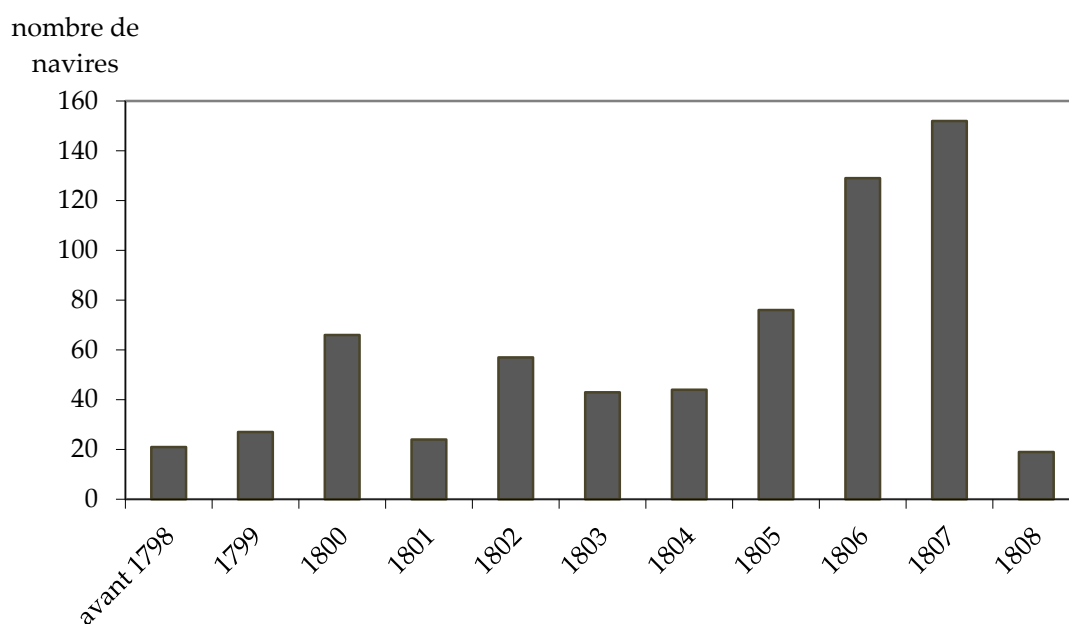


Fig. 2. Navires américains entrés à Livourne, 1799-1808. Source: National Archives and Record Administration (College Park, MA.), RG84, Consular Records, Leghorn, vol. 138 (microfilm), Arrivals and departures of American Vessels 1798–1817.

La guerre provoque donc deux phénomènes à Marseille, qui impactent lourdement les circuits méditerranéens d’approvisionnement en denrées coloniales. Les conflits modifient en effet la nature des transporteurs et leurs routes commerciales. Pour ce qui est de l’armement, les Français, dont les navires sont de plus en plus vulnérables aux attaques de la *Royal Navy* et des corsaires ennemis³⁴, cantonnent de manière croissante leur navigation au cabotage de proximité. En 1795 déjà, 40% seulement des entrées à Marseille se font sous pavillon français, contre 64% en 1787. Le nombre total des entrées a par ailleurs diminué de 31%³⁵. Comme toute activité océanique française, les armements marseillais vers les colonies (ou ce qu’il en reste, car une partie de Saint-Domingue et la Martinique sont occupées par les Anglais dès la fin de 1793 ou 1794) cessent. Les trafics de long cours s’effectuent sur de navires étrangers, et passent aux mains d’acteurs extérieurs qui réorganisent constamment les circuits de redistribution en Méditerranée en fonction de la demande, des prix, et du risque que présente tel ou tel port dans une géopolitique particulièrement changeante, et dans un contexte fortement spéculatif qui risque à tout moment de provoquer

³⁴ Sur l’efficacité de la course britannique, voir Starkey, 1990.

³⁵ Données issues de la base de données Navigocorpus, à partir des registres de la Santé de Marseille : AdBR, 200 E 543, 550 et 551.

l'engorgement des marchés. Les rumeurs de guerre et de paix provoquent aussi des inversions soudaines de tendance. En août 1807, le consul des États-Unis à Marseille décrit ainsi la situation :

The Continental Peace which of late has taken place & the hopes that it may be followed by a Peace between France & England, produces a total Stagnation in commerce, & untill a result which may be fixed before the end of this month, either for a Peace grounded on more lasting foundations than the last with England or for a Continuation of War, the Stock of Colonial Produces unsold is increasing delay in this, and other Ports of Europe by American Arrivals, & without Purchasers, though the Prices have already lowered³⁶.

Marseille n'est donc plus au cœur des réseaux d'importation et de redistribution des produits coloniaux antillais en Méditerranée, une position qui dépendait aussi bien du monopole d'exportation imposé aux colons antillais en vertu du système de l'exclusif, que de sa prééminence sur les marchés du Levant. Elle devient désormais une simple destination parmi d'autres pour des produits préalablement importés aux États-Unis ou dans les entrepôts scandinaves aux Antilles, et qui empruntent ensuite des voies détournées, dès lors que la navigation transatlantique vers Marseille présente trop d'aléas.

La navigation des neutres n'est toutefois pas sans danger, même si les moments de tension à leur égard sont circonscrits dans le temps. En Méditerranée, par exemple, dans la décennie 1790 c'est surtout dans les années 1797-98 que la navigation neutre est lourdement entravée³⁷. Dans sa correspondance, le consul de Suède à Marseille relate non seulement les pertes subies occasionnellement en temps de paix par de navires chargés de sucre en Méditerranée – à l'instar de la capture par les Algériens en 1788 d'un navire hollandais destiné au golfe Adriatique qui avait chargé du sucre à Lisbonne³⁸ – mais surtout celles dues à la guerre, qui frappent la navigation suédoise. Fölsch doit s'occuper en effet des procès des navires suédois capturés en Méditerranée par les Français et jugés en appel à Aix. En 1794, il mentionne ainsi la capture du *Mercure*, capitaine Sodergreen, de Gèfle, chargé de sucre, cacao, indigo et cochenille, parti de Cadix pour

³⁶ Marseille, 5 août 1807, correspondance du consul Étienne Cathalan au secrétaire d'Etat américain Madison, <<http://founders.archives.gov/documents/Madison/99-01-02-1969>>.

³⁷ Sur les conditions changeantes de la navigation neutre dans la décennie 1790, voir notamment le forum sous la direction de Marzagalli - Müller, 2016.

³⁸ Riksarkivet (Stockholm), Diplomatica Gallica 512, lettre du 27 janvier 1789 à Carl Vilhelm von Düben. Il s'agit de la *Maria Louise*, capturée par des corsaires algériens car le passeport du navire présentait des irrégularités et dont la cargaison est estimée à 200 000 florins. Voir van Krieken, 2002, p. 118.

Gênes ; en 1798, celle de la capture du brick *Conjuncturen*, capitaine Hallberg, parti de New York pour Gênes avec une riche cargaison de tabac, sucre, etc., et celle du brick *Christina Elisabeth*, capitaine Sundmark, parti lui aussi de New York pour Gênes avec une riche cargaison de sucre, poisson, etc.³⁹. Si cette documentation nous permet d'entrevoir, en filigrane, les routes des navires qui approvisionnent les marchés méditerranéens en denrées coloniales sans passer par Marseille, elle atteste aussi des difficultés et du caractère arbitraire des décisions des belligérants. Le consul de Suède exprime ainsi son désarroi :

Toutes ces affaires [de prise, jugées par les consuls de France en Espagne] viennent ensuite en appel devant le tribunal civil du département des Bouches-du-Rhône siégeant à Aix, à cinq miles suédois d'ici, où les consuls étrangers d'ici auxquels elles sont confiées n'ont aucune chance de gagner : sur 19 appels, le consul américain a essuyé 17 défaites⁴⁰.

En dépit des difficultés, le commerce entre les États-Unis et le monde méditerranéen augmente toutefois très considérablement pendant la période des guerres révolutionnaires et napoléoniennes, comme l'atteste la balance du commerce américaine.

³⁹ Riksarkivet (Arninge), Konsulatarkiv Marseille, B1-3, vol. 12, lettre du 26 novembre 1794 à Fredrik Sparre ; et Riksarkivet (Stockholm), Gallica 512, lettre du 11 mai 1798 au collègue royal du Commerce à Stockholm, en suédois. Nous n'avons mentionné ici que les cas où le navire transporte des denrées coloniales américaines.

⁴⁰ Riksarkivet (Stockholm), Diplomatica Gallica 512, lettre du 11 mai 1798, cité.

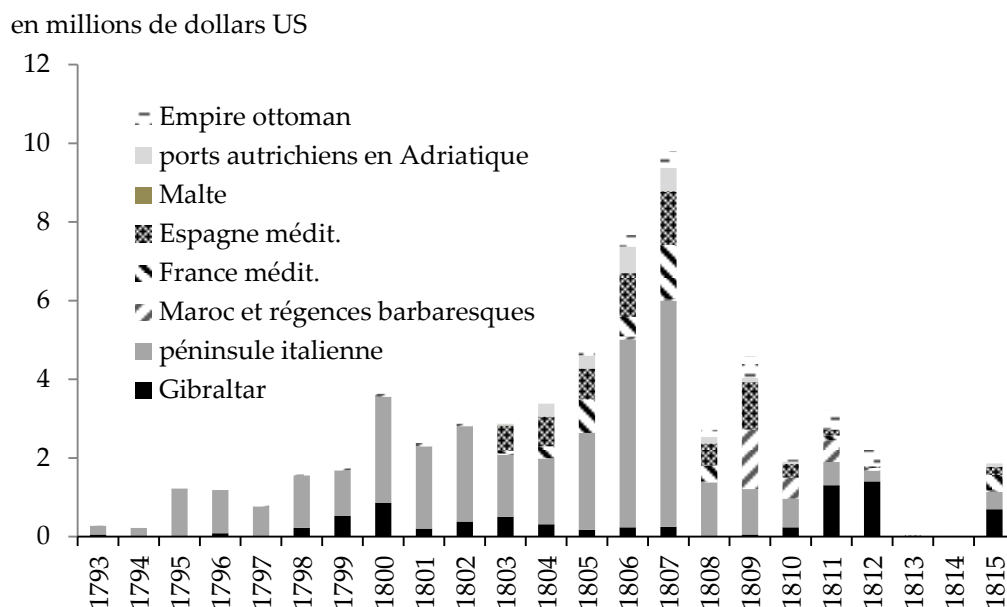


Fig. 3. Valeur officielle des exportations des États-Unis vers la Méditerranée, 1793-1815. Source: *American State Papers, Commerce and Navigation*, vol. 1. Les données pour l'Espagne et la France méditerranéennes ne sont disponibles qu'à partir de 1803.

Cette croissance, qui voit la valeur du commerce américain tripler entre 1804 et 1807, se dirige désormais pour l'essentiel vers la péninsule italienne, et tout particulièrement, comme évoqué plus haut, vers Livourne. Comme le montre le graphique suivant, ce commerce porte surtout sur les produits de réexportation, donc sur les denrées antillaises et, en moindre mesure, asiatiques. La valeur des produits du sol américain (dont les tabacs) reste quant à elle relativement stable.

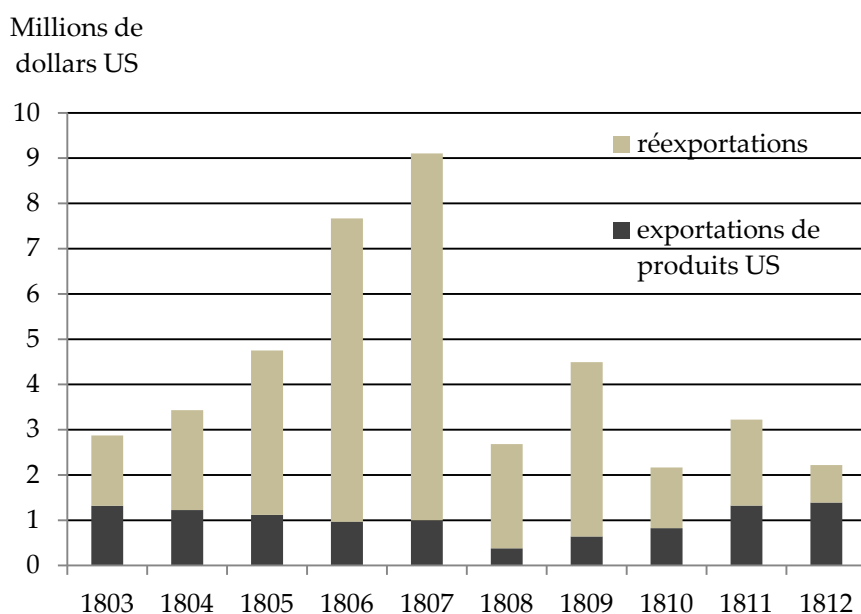


Fig. 4. Exportations et réexportations des États-Unis vers la Méditerranée, 1803-1812.
Source: *American State Papers, Commerce and Navigation*, vol. 1.

Or, en 1807, la valeur des réexportations américaines vers la Méditerranée est de 8.1 millions de dollars, ce qui correspond environ à 40 millions de livres tournois (ou de francs). Si l'on ajoute les denrées coloniales introduites en Méditerranée par les Britanniques via Gibraltar et Malte (79 000 £-stg en 1802, 313 000 en 1807, 3.2 millions en 1812, soit presque 75 millions de francs à cette date, lorsqu'il n'y a quasiment plus de navigation neutre) (Crouzet, 1987, pp. 883 et 887), et ce que d'autres navires neutres (notamment les Scandinaves) ont pu apporter à leur tour, il semblerait bien que la Méditerranée ait représenté pendant plusieurs années de guerre au début du XIX^e siècle un marché plus important encore que dans la période prérévolutionnaire, lorsque Marseille importait pour 35 millions de livres tournois. Resterait à évaluer les quantités importées, peut-être stables vu la hausse générale des prix, mais ce point nécessiterait des recherches spécifiques qui dépassent les objectifs du présent article.

Ce qui est sûr, c'est le changement dramatique du rôle de la place de Marseille dans la redistribution des denrées coloniales dans le monde méditerranéen. Alors qu'en 1789, 35 millions de livres tournois de denrées coloniales transitaient par le port phocéén, la valeur des importations de l'ensemble de la France méditerranéenne depuis les États-Unis en 1807 ne dépasse pas les 8.5 millions de francs. Certes, les États-Unis ne sont pas les seuls pourvoyeurs de denrées antillaises à Marseille, mais ce montant inclut aussi les exportations de

produits américains (tabac), et le commerce vers d'autres ports français que Marseille. Indirectement, cette réduction de la géographie commerciale marseillaise est confirmée en 1805 par Étienne Cathalan dans une lettre à Thomas Jefferson, qu'il écrit non pas en sa qualité de consul des États-Unis à Marseille (charge qu'il exerce depuis 1790), mais en tant que négociant. Énumérant les produits susceptibles d'être importés à Marseille depuis les États-Unis, il liste :

Tobacco from Virginia or other States of dark, Strong well Scented long leaf, West indies, Georgia and Louisiana Cottons of a long Staple. Staves of proper length and thickness for *Brandy Pipes* and *Red wine Casks*. Wheat and Flour, when your crops affords [*sic*] a Supplement over your usual exportations to West indies, Spain, etc. The consumption of Marseilles is very great, Supplying the South of France, Piedmont, etc. We enjoy here of an Entrepot, where the imports may be sold free of duty and for reexportaion, and we hope soon to recover our free port⁴¹.

Implicitement, Cathalan confirme que l'aire de redistribution des denrées américaines – dont le tabac et le coton - se limite, pour l'essentiel, à la France méridionale et à l'arrière-pays, certes étendu désormais au Piémont, annexé depuis 1802 à la France : les marchés italiens et levantins ont été entièrement perdus et les négociants du bassin méditerranéen ont réorganisé leurs circuits d'approvisionnement pour satisfaire une demande qui demeure soutenue, en dépit des difficultés majeures liées aux conflits. La perte définitive de la colonie de Saint-Domingue, devenue la république d'Haïti en 1804, empêche Marseille de retrouver, au retour de la paix en 1815, la fonction de grand pourvoyeur de denrées coloniales pour l'espace méditerranéen. Progressivement, les regards du négoce marseillais se tourneront vers la rive sud de la Méditerranée, où la colonisation de l'Algérie en 1830 confère au port phocéén un rôle central, puis, à partir de la construction du canal de Suez, vers l'océan Indien. Marseille continue donc au XIX^e siècle à être le "port mondial" qu'il était au XVIII^e siècle, selon la belle expression de Charles Carrière (Carrière, 1979), mais son lien avec les Amériques et sa fonction de redistribution des produits antillais en Méditerranée cède la place aux circulations liées à une nouvelle phase dans l'histoire de l'impérialisme français.

⁴¹ Marseille, 9 mai 1805, Étienne Cathalan à Thomas Jefferson, accessible en ligne (<<http://founders.archives.gov/documents/Jefferson/99-01-02-1696>>). Cette lettre ne fait pas partie de la correspondance consulaire, mais de la correspondance privée de l'homme d'Etat américain.

4. Bibliographie

- Andersen, Dan H. - Pourchasse, Pierrick (2011) 'La navigation des flottes de l'Europe du Nord vers la Méditerranée (XVII^e-XVIII^e siècle)', *Revue d'histoire maritime*, 13, pp. 21-44.
- Bartolomei, Arnaud - Marzagalli, Silvia (dir.) (2011) 'La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle'. Numéro thématique, *Revue d'histoire maritime*, n° 13, 250 p.
- Beaurepaire, Pierre-Yves - Marzagalli, Silvia - Thomasson, Fredrik (dir.) (à paraître) *L'oeil de Stockholm. La correspondance du consul Fölsch depuis Marseille, 1780-1807*. Paris: Classiques Garnier, coll. Les Méditerranées.
- Bénot, Yves (2004) *La Révolution française et la fin des colonies*. Paris: La Découverte (1^e éd.: 1987).
- Butel, Paul (1980) 'Réorientations du négoce français à la fin du XVIII^e siècle, les Monneron et l'océan Indien', in Butel, Paul - Cullen Louis-M. (dir.) *Négoce et industrie en France et en Irlande aux XVIII^e et XIX^e siècles*. Paris: CNRS, 1980, pp. 65-73.
- Buti, Gilbert (2005) 'Perception, construction et utilisation de l'espace. D'Oaxaca à Bassorah : les négociants marseillais et la cochenille mexicaine au XVIII^e siècle', in Aubert, Paul - Chastagnaret, Gérard - Raveux, Olivier (dir.) *Construire des mondes. Élités et espaces en Méditerranée XVI^e-XX^e siècle*. Aix-en-Provence: Presses Universitaires de Provence, pp. 251-268.
- Carrière, Charles - Coudurié, Marcel (1973) 'L'espace commercial marseillais au XVII^e et XVIII^e siècle', in *Aires et structures du commerce français au XVIII^e siècle*. Paris: CNRS, pp. 75-102.
- Carrière, Charles (1973) *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*. 2 vols., Marseille: Institut Historique de Provence.
- (1979) *Richesse du passé marseillais. Le port mondial au XVIII^e siècle*. Marseille : Chambre de commerce et d'industrie de Marseille.
- Clauder, Anne (1972) *American Commerce as Affected by the Wars of the French Revolution and Napoleon, 1793-1812*. Clifton : Kelley (reprint éd. 1932).
- Crouzet, François (1987) *L'économie britannique et le blocus continental, 1806-1813*. Paris: Economica (1^e éd. PUF, 1958).
- Deschanel, Boris (2014) *Négoce, espaces et politique. Les recompositions socio-économiques du commerce dauphinois dans la Révolution (années 1770 -*

- années 1820), thèse de doctorat en histoire, Université Paris I Panthéon-Sorbonne [publiée sous le titre Commerce et Révolution. Les négociants dauphinois entre l'Europe et les Antilles (années 1770 - années 1820). Grenoble: PUG, 2018].
- Dubois, Laurent (2005) *Les vengeurs du Nouveau Monde : histoire de la révolution haïtienne*. Rennes: Les Perséides.
- Field, James A. (1991) *From Gibraltar to the Middle East. America and the Mediterranean World, 1776-1882*. Chicago: Imprint Publication.
- Fontenay, Michel (2010) 'La Méditerranée des temps modernes : les étapes d'une marginalisation', in Fontenay, Michel, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant. Navigation, commerce, course et piraterie (XVI^e - XIX^e siècle)*. Paris: Garnier, pp. 23-92.
- Keene, C. A. (1978) 'American Shipping and Trade, 1798-1820: The Evidence from Leghorn', *Journal of Economic History*, 3, pp. 681-700.
- Krieken, Gérard van (2002) *Corsaires et marchands. Les relations entre Alger et les Pays-Bas, 1604-1830*. Paris: Bouchène.
- MacMaster, John B. (1918) *The Life and Times of Stephen Girard, Mariner and Merchant*. 2 vols., Philadelphia - London: Lippincott.
- Marzagalli, Silvia - Müller, Leos (eds.) (2016) "'In apparent disagreement with all law of nations in the world": negotiating neutrality for shipping and trade during the French Revolutionary Wars', numéro thématique, *International Journal of Maritime History*, Vol. 28 (1), pp. 108-192.
- Marzagalli, Silvia (2009) 'Limites et opportunités dans l'Atlantique français au XVIII^e siècle. Le cas de la maison Gradis de Bordeaux', *Outre-Mers*, n° 362-363 (1), pp. 87-110.
- (2011) 'Les États-Unis en Méditerranée. Modalités et enjeux d'une nouvelle présence atlantique dans la Mer intérieure', *Revue d'histoire maritime*, n° 13, pp. 71-100.
- (2014) 'La fonction de la place commerciale de Livourne dans l'appropriation de l'espace méditerranéen par les Américains (fin XVIII^e s. -1815)', in Kaiser, Wolfgang (dir.) *La loge et le fondouk. Les dimensions spatiales des pratiques marchandes en Méditerranée*. Paris: Karthala, pp. 319-336.

- (2015) *Bordeaux et les États-Unis, 1776 - 1815: politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial*. Genève: Droz.
- (2017) 'Tunis et la navigation américaine dans les années 1800', in Amamou, Hayet – Jerad, Mehdi (dir.) *Échanger en Méditerranée. Recueil d'études en hommage à Sadok Boubaker*. Tunis: Regroupement Latrach des Livres Spécialisés, pp. 187-201.
- (2018) "'There is here nothing but a confusion about the War". Le redéploiement du négoce américain à l'épreuve des entrées en guerre pendant les *French Wars* (1793-1815)', in Schnakenbourg, Éric (dir.) *Les entrées en guerre à l'époque moderne, XVI^e-XVIII^e siècle*. Rennes: PUR, pp. 149-165.
- (2019a) 'La remise en cause de l'exclusif colonial par les colons français et anglais aux XVII^e et XVIII^e siècles', in Roulet, Éric (dir.) *Les colons contre l'Empire. Les contestations dans l'Amérique franco-anglaise du XVII^e et du XVIII^e siècle*. Düren: Shaker Verlag, pp. 115-136.
- (2019b) 'The United States and the Mediterranean during the French Wars (1793-1815)', in Eloranta, Jari - Golson, Eric - Hedberg, Peter - Moreira, Maria Cristina (eds.) *Small and Medium Powers in Global History. Importance of Trade, Conflicts, and Neutrality from the 18th to the 20th Centuries*. London - New York: Routledge, pp. 52-72.
- Morineau, Michel (1979) 'La vraie nature des choses et leur enchaînement entre la France, les Antilles et l'Europe (XVII^e - XIX^e siècle)', *Revue française d'histoire d'Outre-Mer*, 1997, pp. 3-24.
- Rambert, Gaston (1959) *Histoire du commerce de Marseille: De 1660 à 1789. Les colonies*. Paris: Plon.
- Starkey, David (1990) *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*. Exeter: University of Exeter Press.
- Tarrade, Jean (1973) *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime. L'évolution du régime de l'“Exclusif” de 1763 à 1789*. 2 vols., Paris: PUF.

Trichaud, Danielle - Gilbert Buti (2021) Rouge cochenille. Histoire d'un insecte qui colora le monde, XVI^e-XXI^e siècle. Paris: éditions du CNRS.

Wildes, Harry Emerson (1943) *Lonely Midas: The Story of Stephen Girard*. New York: Farrar & Rinehard.

5. *Curriculum vitae*

Silvia Marzagalli est professeur d'histoire moderne à l'Université Côte d'Azur à Nice, et membre honoraire de l'Institut Universitaire de France. Ses recherches portent sur la navigation, le commerce et les stratégies négociantes au XVIII^e siècle et en temps de guerre, notamment pendant la période de la Révolution et de l'Empire. Elle s'intéresse également à la présence américaine en Méditerranée, et au rôle des consuls dans la transmission des informations. Elle coordonne actuellement le programme ANR Portic et prépare un *Atlas de la navigation en France à la fin de l'ancien régime*.



Fears

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

Fabrizio Filioli Uranio

(Heinz Heinen Fellow - Bonn Center for
Dependency and Slavery Studies,
University of Bonn)

Date of receipt: 18/01/2021

Date of acceptance: 16/06/2021

Riassunto

In questo articolo si intende studiare, partendo da un documento conservato presso l'*Archivo del Reino de Valencia*, la parabola di Abdala, naturale della città di Algeri e presentato al *Baile del Reino de Valencia* nell'anno 1686 per essere venduto come schiavo. Abdala, però, venne 'donato in carità' al convento dei trinitari scalzi della città. Secondo il documento in nostro possesso, la mancanza di compratori interessati ad Abdala, oramai anziano, spinse il *Baile* a donarlo ai trinitari. L'autore di questo articolo, però, propone una nuova lettura di questo documento, facendone un caso di studio eccezionale di 'bene fuori mercato' ed esempio paradigmatico di 'economia della carità' in *ancien régime*.

Parole chiave

Schiavitù; Regno di Valencia; Economia della carità; Beni fuori mercato; Trinitari scalzi.

Abstract

The aim of this article is studying, from a document kept at the *Archivo del Reino de Valencia*, the parable of Abdala, natural of the city of Algiers and presented to the *Baile del Reino de Valencia* in the year 1686 to be sold as slave. Abdala, however, was 'donated in charity' to the convent of the city's barefoot trinitarians. According to the document in our possession, the lack of buyers interested in Abdala, an elderly man, led the *Baile* to donate him to the Trinitarians. The author of this article proposes a new reading of this document, making it as an exceptional case study of 'non-market good' and a paradigmatic example of the 'economics of charitable giving' in the *ancien régime*.

Keywords

Slavery; Kingdom of Valencia; Economics of Charitable Giving; Non-Market Goods; Barefoot Trinitarians.

1. Introduzione. – 2. L'elemosina come forma di libertà. – 3. Il valore economico degli schiavi. – 4. I Trinitari scalzi e la Bailía di Valencia: quando un 'oggetto' si fa sacro. – 5. Alcune prime riflessioni. – 6. Donare a Dio. – 7. Bibliografia. – 8. Curriculum vitae.

1. Introduzione

Este esclau es donà de caritat al convent dels trinitaris descalsos per no haver pogut trobar perçona que el comprat por ser vell depus de 65 anys¹.

Il frammento di documento di archivio testé riportato racconta di uno schiavo, Abdala, naturale della città di Algeri e presentato, per essere venduto, di fronte al *Baile del Reino de Valencia* nell'anno 1686. L'aspetto interessante è che non vennero trovati acquirenti e quindi lo schiavo venne 'donato in carità' al convento dei Trinitari scalzi della città. Come riportato nel documento, la mancanza di compratori era dovuta all'età avanzata dello schiavo (aveva più di 65 anni), aspetto quest'ultimo che lo rendeva poco redditizio come investimento e difficilmente utilizzabile nelle svariate mansioni (lavoro nei campi, impiego domestico ecc.). Ad ogni modo, si tratta di un caso eccezionale, per lo meno per quanto riguarda Valencia, poiché nell'analisi dei registri dell'*Archivo del Reino*, Abdala risulta il solo schiavo ad essere donato in carità nei secoli XVI e XVII tra gli oltre 6000 schiavi introdotti nel Regno durante questo arco temporale². Proprio per questo motivo si tratta di un caso particolarmente interessante. Dalla sua confessione di fronte al *Baile del Reino* (del 7 dicembre 1686) possiamo ricostruire qualcosa di più sulla sua storia. Ventitré anni prima, nel 1663, era stato catturato da una flottiglia di cinque navi olandesi, a Capo Bianco, presso la città di Tarifa (Andalusia), mentre stava effettuando attività corsare a bordo di una nave algerina. Lui e suo figlio, Amebillo, furono condotti nella città di Puerto a ridosso della *raya* portoghese (probabilmente Puerto de Santa María, in Andalusia), dove vennero venduti a un religioso francescano, Padre Martín Vito, che servirono come schiavi per oltre vent'anni. Nei primi mesi del 1686 Padre Martín, ormai malato e una settimana prima di spirare, concesse la libertà ad Abdala (Graullera Sanz, 1978, p. 107). Abdala ricevette la sua carta di

¹ Archivo del Reino de Valencia (da adesso ARV), *Real Cancilleria*, Real 629, Venta de esclavos (1666-1686), ff. 131r-132r, anno 1686.

² L'autore, durante il biennio 2018-2020, ha potuto esaminare dettagliatamente tutti i registri della *Bailía General dell'Archivo del Reino de Valencia*, in cui sono riportate le presentazioni degli schiavi introdotti nel Regno.

libertà, insieme a 150 *reales de a ocho*. Lo schiavo ormai libero e solo – poiché suo figlio era stato affrancato due anni prima e aveva fatto ritorno ad Algeri – decise di andare in cerca di un suo cugino, che era schiavo del Conte di Monterrey a Madrid. Quando raggiunse Madrid, presso la casa del conte gli venne detto che suo cugino era già rientrato in Barberia. Abdala decise allora di incamminarsi verso Valencia, forse per stabilirvisi definitivamente o forse per cercare una via di fuga per fare ritorno ad Algeri. Durante il suo cammino verso Valencia, nei pressi del villaggio di Molina, venne derubato da sei ladroni. Gli tolsero un vestito pregiato, di *drap d'Oland*, che gli aveva donato il suo ex-padrone, i 150 reali, e anche la sua carta di libertà: Abdala chiese loro di lasciargliela, perché se gliela avessero sottratta era *com si el matasen*³. Ma i ladroni, ben conoscendo il valore di quel documento, che poteva anche essere falsificato, non gliela restituirono⁴. Abdala venne soccorso e portato di fronte al parroco di Molina, che decise di donargli alcuni abiti affinché potesse proseguire nel suo viaggio. Riprese dunque il suo cammino verso Valencia '*pera ferse cristia*' e quando giunse in città nei pressi della porta de Serrans - malconcio e con indosso dei vecchi abiti - fu scambiato per uno schiavo fuggitivo, venne arrestato e chiuso nello stesso carcere del Serrans (Graullera Sanz, 1978, p. 108). Secondo ciò che possiamo leggere nel documento, il *Baile* ritenne che Abdala stesse mentendo rispetto alla sua storia, che non fosse stato affrancato, che fosse uno schiavo fuggitivo e allora decise di metterlo in vendita. Le fonti ci dicono che non fu trovato nessun acquirente e che Abdala venne donato in carità al convento dei Trinitari scalzi⁵.

È bene soffermarsi su questo punto perché Abdala non venne né inglobato nel patrimonio del Regno, né scambiato con uno schiavo cristiano prigioniero dei bagni di Algeri, ma venne integrato nella rete dei trinitari. Da ciò che sappiamo, in effetti, Abdala aveva ormai perso i contatti con la sua famiglia, quindi era impossibile che venisse riscattato. Perciò, nel momento in cui non venne trovato un acquirente, lo schiavo si trasformò in un 'bene fuori mercato'. E allora si può pensare a come funzionasse, dal punto di vista politico e socioeconomico, la Monarchia spagnola e nel caso specifico il Regno di Valencia. In tal senso è bene ricordare che si tratta di entità politiche profondamente cattoliche, che miravano a un'integrazione tra sfera politica e

³ 'Come se lo uccidessero'. Dalla testimonianza di Abdala al *Baile*. Visionare a tal proposito ARV, *Real Cancilleria*, Real 629, Venta de esclavos (1666-1686), f. 132r, anno 1686.

⁴ Sui processi di identificazione e sul concetto stesso di 'straniero', rimando a Brubaker - Cooper, 2000; Cerutti, 2012.

⁵ ARV, *Real Cancilleria*, Real 629, Venta de esclavos (1666-1686), ff. 131r-132r, anno 1686.

sfera religiosa. Ciò vale non solo ad un livello alto, di *élites*, ma anche per classi sociali meno favorite e per coloro che rischiavano di essere esclusi da qualsiasi apparato della società, com'è il caso di Abdala.

La soluzione che il *Baile* decise di intraprendere fu quella di donarlo ai trinitari. Si tratta di un caso di incredibile interesse per quella che possiamo chiamare economia della carità, o economia del *giving*, in cui non è tanto una mansione ad essere ceduta in forma caritatevole o graziosa, ma è lo stesso individuo ad essere il protagonista, in forma totale, del *giving*. Con questo si intende sottolineare come ad Abdala non fu concesso, ad esempio, elemosinare per riacquistare la sua libertà – anche perché venne considerato ‘ufficialmente’ come schiavo fuggitivo – ma di fatto uscì dal mercato, per entrare nella sfera del sacro di un convento dei trinitari scalzi.

2. L'elemosina come forma di libertà

Innanzitutto è bene sottolineare il fatto che la cattura del nemico fosse la principale fonte di schiavi del Regno di Valencia e, una volta effettuata la cattura, affinché il diritto del proprietario fosse completamente riconosciuto, era necessario presentare la presa di fronte al *Baile General del Reino de Valencia* che, una volta ricevute le confessioni nelle quali poteva venire a conoscenza delle circostanze della cattura, procedeva a dichiarare se lo schiavo era ‘di buona guerra’, affermazione quest’ultima che infine rendeva lecita la cattura⁶. La centralità del *Baile* è dovuta anche al fatto che avesse il *Derecho Real del Quinto*, cioè il diritto del sovrano a partecipare dal punto di vista economico a qualsiasi cattura o bottino di guerra⁷. Il *Baile* era il protettore del Patrimonio e delle arche reali ed era lui ad incaricarsi della tassazione di quegli schiavi introdotti nel Regno: circa 1/15 o un 1/20 del loro valore di mercato veniva introitato nelle casse del Patrimonio (Graullera Sanz, 1978, p. 70).

Fatta questa piccola premessa, l’ultimo punto in cui mi sono soffermato nell’introduzione riguarda la possibilità di elemosinare concessa agli schiavi del Regno di Valencia al fine di poter pagare il proprio riscatto. Questa attività era ben regolata e già il sovrano Pedro II nel 1337⁸ indicava che ai mori che non fossero del Regno era vietata la possibilità di chiedere l’elemosina. Anzi. Se

⁶ Graullera Sanz, 1978, p. 57. Inoltre, sul funzionamento della *Bailía General* rimando a Ghazali, 2013, pp. 355-381.

⁷ Per quanto riguarda il diritto di riscatto del *Quinto Real* rimando a Filioli Uranio, 2020, p. 12; Filioli Uranio, Sabatini, 2017, p. 691; Pomara Saverino, 2014, p. 233.

⁸ ARV, *Real 659*, Llibre negre, f. 111.

avessero trasgredito a questa norma, sarebbero stati catturati come prigionieri del re. Stessa sorte toccava a quei mori schiavi che si appartenevano al Regno, ma che continuavano a elemosinare malgrado avessero già ottenuto la cifra per il proprio riscatto (Graullera Sanz, 1978, p. 54). Avevano perciò il permesso di 'acaptar' (accaparrare) quegli schiavi che fossero del Regno e, comunque, anche loro dovevano ottenere previamente una licenza da parte del *Baile General*⁹. I *Fueros* valenciani raccolgono una disposizione di Juan I, del 1389, in cui si afferma che i mori che fossero stati riscattati dal proprio signore e che erano naturali del Regno non erano autorizzati a chiedere l'elemosina: la pena era cadere nuovamente in cattività¹⁰. Per il compimento di questa norma si offriva un incentivo al denunciante: se trovava un moro non autorizzato a fare l'elemosina e lo catturava, nel momento in cui lo vendeva un terzo del profitto andava a lui e due terzi al sovrano. In questo modo qualsiasi valenciano poteva guadagnare dalla cattura di uno schiavo che non compiva le norme dei *Fueros* (Graullera Sanz, 1978, p. 55).

Si può quindi evincere come non solo l'attività dell'*'acaptar'* fosse molto ben regolata, ma anche come attraverso una serie di norme si volesse evitare il vagabondaggio per il Regno, soprattutto per quegli schiavi che avevano la possibilità di affrancarsi o che erano già stati affrancati dal proprio signore. In sostanza, elemosinare per la propria libertà era considerata un'attività sì lecita, ma sotto il controllo della *Bailía* e di una legislazione molto precisa in materia. Questo vuol dire che non tutti e non sempre avevano l'autorizzazione da parte del *Baile* a circolare nel Regno per raccogliere l'elemosina necessaria a pagare il proprio riscatto. Di solito, lo schiavo guadagnava la sua libertà per mezzo di una concessione graziosa del suo proprietario, che in questa maniera lo ripagava di tutti gli anni di servizio prestati. La libertà doveva concedersi per mezzo di un documento scritto, una 'carta della libertà'. Di fatto si trattava di un documento di grande valore, poiché era l'unica prova che poteva esibire il liberto come attestazione che non fosse un fuggitivo (altrimenti la pena era la prigione) (Graullera Sanz, 1978, p. 157). Altre volte allo schiavo non veniva concessa la libertà in forma graziosa, ma gli veniva data la possibilità, come già accennato, di 'acaptar'. Per elemosinare era necessaria l'autorizzazione del *Baile* e ciò avvenne, ad esempio, nel caso del moro Chasim nell'anno 1624.

Saluts e honor, fem vos a saber que nos havem atorgada e donada licencia a Casim, moro de Rodona del Regne de Valencia, la qual porta al present, que

⁹ Graullera Sanz, 1978, p. 54.

¹⁰ *Ibi*, p. 55

puga acaptar y demnar per toda la serra y senyoria del senyors Reys, per temps de un any, XVIII lliures, XVIII sous monedes reals de Valencia, les quals ha de donar e pagar al noble don Miguel Geromiu Santangel, senyor del dit loch, per son rescat¹¹.

A Chasim venne dunque concessa la possibilità di raccogliere, per il tempo massimo di un anno, la quantità di 18 libbre e 18 soldi per potersi affrancare dal suo padrone don Miguel Geromiu Santangel.

Un'altra possibilità per ottenere la libertà era il battesimo, ma solo per quegli schiavi il cui padrone era un ebreo. In questo caso, se lo schiavo si battezzava, con o contro la volontà del suo signore, si liberava dalla sua condizione, a patto di pagare anche 6 *maravedís* al suo ex-padrone. Se non avesse avuto disponibilità di quella quantità di denaro, sarebbe passato a servire un proprietario cristiano, per il tempo necessario – e non più di due mesi – a raccogliere detta somma. Se dopo due mesi non fosse riuscito a raccogliere i 6 *maravedís* era la *Bailía* a farsi carico dello schiavo, cancellando il debito con il suo ex-padrone ebreo e tenendo lo schiavo a suo servizio fino a quando non avesse avuto i 6 *maravedís*, momento in cui poteva finalmente recuperare la tanto agognata libertà¹².

3. Il valore economico degli schiavi

A questo punto è bene chiedersi quanto valesse uno schiavo che veniva messo sul mercato. Se la maniera in cui questi uomini e queste donne cadessero in schiavitù è cosa per lo più nota e, allo stesso tempo, in parte sappiamo anche in che modo questi individui potessero essere riscattati, molto meno ci si è interrogati su 'cosa' gli schiavi rappresentassero. Erano una merce e come tale erano soggetti a certe regole di mercato (incontro tra domanda e offerta, scarsità del bene ecc.), ma, allo stesso tempo, erano una merce molto particolare. Potevano infatti avere la prospettiva di essere liberati, di essere riscattati dalla loro condizione e, proprio per questo, potevano anche esercitare un potere di contrattazione attiva affinché si addivenisse a un accordo per la loro liberazione. Con ciò si intende sottolineare come gli schiavi fossero una 'merce attiva', il cui prezzo e il cui valore vanno ricercati non solo nelle logiche di mercato, ma anche in una sociologia e in una psicologia dei prezzi che fin'ora

¹¹ ARV, Real 671, f. 287. Vedere anche Graullera Sanz, 1978, pp. 188-189.

¹² *Ibi*, p. 160.

non sono state considerate con il dovuto livello di attenzione¹³. Non si può far rientrare gli schiavi in una categoria di merce standard, senza far luce su tutti i livelli di contrattazione che venivano messi in campo per la definizione finale del prezzo di un uomo. Solo recentemente Michel Fontenay ha operato una distinzione tra il 'valore d'uso' e il 'valore di scambio' di uno schiavo (Fontenay, 2008, pp. 15-24). Il primo sta a indicare il valore di un uomo in quanto schiavo, che vale tanto quanto la sua mansione; il secondo, invece, richiama il valore di un uomo che può essere riscattato e liberato. Queste due diverse condizioni sottolineano un altro aspetto del problema: mentre nel primo caso il valore di uno schiavo coincide con il suo valore d'uso, nel secondo caso il valore di scambio è la chiave d'accesso per determinare il prezzo di un uomo. Nel momento in cui lo schiavo arriva sul mercato, e diventa perciò una merce, viene determinato il suo valore, variabile fondamentale – ma non unica – per addivenire al suo prezzo finale. Tra questi due momenti esiste una fase di contrattazione in cui non sono solo il venditore e l'acquirente cercano di venirsi incontro per portare a termine un affare, ma è lo schiavo stesso che, in quanto merce attiva, ha modo di partecipare alla fase di contrattazione e può avere tutto l'interesse ad essere comprato da un altro padrone o eventualmente ad essere riscattato.

Il processo di negoziazione non è dunque così immediato come potrebbe apparire a prima vista. Lo schiavo ha un valore intrinseco – una sorta di metaprezzo – legato alla mansione che svolge per il suo padrone e questo si riflette in un certo senso sul suo prezzo di vendita. Ma una serie di altri elementi aiuta a comporre il mosaico che determina la buona riuscita dell'affare, soprattutto se non si tratta di una vendita, quanto del pagamento di un riscatto. In quest'ultimo caso, infatti, il processo di negoziazione tra le parti può vedere il tendenziale e robusto aumento di prezzo dell'uomo-merce. Il suo valore di scambio è infatti superiore al suo valore d'uso: entrano in gioco variabili psicologiche e sociologiche – la voglia di tornare a casa, la famiglia che intende ad ogni costo riscattare il suo caro ecc. – che fanno aumentare il prezzo del riscatto. Il punto di incontro tra domanda e offerta si discosta perciò dal piano delle tradizionali leggi di mercato, per andare a intrecciarsi con dinamiche maggiormente complesse che rendono queste contrattazioni di particolare interesse storico. La loro stessa natura sfuggente richiama dinamiche che ci dicono qualcosa di molto più interessante che non i meri dati numerici.

¹³ Si veda a questo proposito Bourdieu, 2000; Boltansky - Esquerre, 2016.

Partendo da queste considerazioni, potremmo sostenere che il valore d'uso di Abdala fosse pari a zero e che anche il suo valore di scambio ammontasse alla stessa cifra. Inoltre, sembrerebbe che anche il suo potere di contrattazione era praticamente nullo, poiché venne 'donato in carità'¹⁴ e, come accennato, questo ci fa pensare che non avesse nessun familiare che intendesse riscattarlo. La documentazione non specifica se avesse ferite tali da renderlo inabile al lavoro ed è una cosa che non può essere esclusa a priori. Ciò che sappiamo è che nel ventennio 1666-1686 Abdala fu lo schiavo più anziano ad essere presentato di fronte al *Baile*. Il secondo in ordine di età fu Frances Joseph Tamborino, di 55 anni, schiavo fuggitivo delle galere del Granduca di Toscana. Nelle fonti non è specificato di dove fosse naturale, ma il colore della pelle *codony cuit* (cotognata cotta) ci fa supporre che fosse in ogni caso nord-africano od ottomano. Il suo valore venne fissato in 15 libbre valenciane, una cifra piuttosto bassa, ma in linea con la sua età. Il *Baile*, proprietario dello schiavo fuggitivo, decise di rivenderlo al mercante Alonso Sepulveda¹⁵.

Un altro caso interessante è quello di Fran.co Saymon, *natural alarp*, di 45 anni. In questo caso sappiamo qualcosa di più sulle sue caratteristiche fisiche:

De bona estatura, color de codony cuit, lampino de barba, cabell negre y molt poch rull, ab un señal de foch en lo nas en la part esquerra, amb una ferida en lo front a la part dreya y altra en la sella esquerre entrat un poch de barres y un altre señal en la galta esquerre prop lo bigot y mellat de la part damunt¹⁶.

Si trattava dunque di uno schiavo di buona statura, senza barba, dai capelli neri e ricci, con un segno di fuoco sulla parte sinistra del naso, con una ferita sulla parte destra della fronte e un altro segno sulla guancia sinistra, vicino al naso. A parte la descrizione fisica, la cosa interessante è che il *Baile*, che lo valutò 30 libbre valenciane, lo vendette al Dr. Vicent Boffí arcidiacono della chiesa di St. Fructuoso di Tarragona. Perciò, in questo caso, abbiamo notizia di uno schiavo di fatto venduto al rappresentante di una istituzione ecclesiastica, ma si tratta senz'altro di un caso molto diverso rispetto a quello di Abdala. Infatti, Fran.co Saymon aveva un valore d'uso e un valore di scambio ben precisi e dunque venne messo sul mercato e venduto con successo al Dr. Vicent

¹⁴ Sul concetto di carità rimando a Ago, 1985; Colombo, 2019; Geremek, 1986; Lenoble, 2019.

¹⁵ ARV, *Real Cancilleria*, Real 629, Venta de esclavos (1666-1686), ff. 72r-72v, anno 1673.

¹⁶ *Ibi*, f. 91r e f. 93r (anno 1675).

Bofí, di cui divenne schiavo¹⁷. Abdala, al contrario, rappresentava un bene fuori mercato e forse non solo per la sua mancanza di valore d'uso e di valore di scambio. In effetti, possiamo comparare il suo caso con quello di Maria, una mora di 65 anni delle Alpujarras, che nel 1571, durante la ribellione granadina, venne introdotta nel Regno di Valencia e valutata dal *Baile* 20 libbre. Il *Baile* introitò anche il *quinto* derivante dalla sua vendita: 1 libbra, 6 soldi e 8 denari valenciani¹⁸. Si tratta di una schiava che aveva più o meno la stessa età di Abdala, sicuramente era ormai inabile per buona parte delle mansioni a cui avrebbe dovuto sottoporsi e, malgrado ciò, fu regolarmente venduta all'interno del Regno.

4. I Trinitari scalzi e la *Bailía* di Valencia: quando un 'oggetto' si fa sacro

Com'è noto, durante la fine del medioevo e durante l'età moderna erano due gli ordini religiosi che si occupavano della redenzione dei prigionieri cristiani in terra islamica: i Trinitari e i Mercedari¹⁹. A noi interessa in particolar modo il primo. L'*Ordo Sancte Trinitatis et redemptionis captivorum*, i cui frati sono conosciuti anche come *fratres asinorum*, con riferimento alla cavalcatura povera, venne fondato da Jean de Matha con una prima comunità nei pressi di Meaux. La regola venne approvata da papa Innocenzo III nel 1198 e l'importanza eccezionale dell'ordine è mostrata dal mosaico sulla porta principale di San Tommaso *in Formis* a Roma. L'obiettivo principale dei Trinitari era quello di riscattare i cristiani prima, e i cattolici poi, caduti in cattività nelle mani prima dei mori e poi dei barbareschi e degli ottomani. L'ordine venne fondato in effetti per la redenzione *captivorum, qui sunt incarcerati pro fide Christi* (Cipollone, 1983, p. 229), ossia per la redenzione di quei cristiani catturati e incarcerati dagli infedeli proprio a causa della loro fede. Il problema della cattura dei cristiani che cadevano nelle mani dei mussulmani venne percepito con particolare preoccupazione dalla Chiesa, che aveva dunque in animo di riportare i propri

¹⁷ Anche la storia di Francisco Saymón è interessante perché, prima di essere venduto al Dr. Vicent Bofí, era uno schiavo che, forse stanco delle angherie del suo padrone, cercò rifugio e venne accolto nella Casa della Misericordia. Però, da qui decise di fuggire e venne successivamente catturato. Venne confermata la sua condizione di schiavo fuggitivo, precedentemente di proprietà del portoghese Juan de Carvajal. Fu così messo in vendita e quindi acquistato da Vicent Bofí per la cifra di 30 libbre valenciane. Vedere a tal proposito Graullera Sanz, 1978, pp. 147-148.

¹⁸ ARV, *Bailía General*, Libro 207 (1571-1578), f. 55r, anno 1571.

¹⁹ Per quanto riguarda il caso valenciano rimando a Pardo Molero, 2008, pp. 165-192.

fedeli caduti prigionieri nell'ambito della loro confessione originaria, per non privarli della possibilità di salvezza eterna che il Cristianesimo garantiva. I prigionieri andavano perciò redenti, per mezzo del pagamento di un riscatto o scambiando gli schiavi con quelli degli oppositori. Dal punto di vista economico, fondamentali erano le elemosine dei fedeli e la tripartizione delle stesse, la cui *tertia pars* era appunto destinata alla redenzione dei captivi, mentre con le altre due parti i religiosi dovevano provvedere al proprio sostentamento e alle opere di misericordia nell'ambito domestico dell'ospitalità. Nel 1599 venne fondata in Spagna, per mezzo di un breve di papa Clemente VIII Aldobrandini, la congregazione dei Trinitari scalzi che per l'appunto aveva come obiettivo centrale il riscatto dei prigionieri cristiani in terra islamica (Deslandres, 1903, p. 185). A Valencia, nel momento in cui arrivò Abdala, erano presenti due conventi di Trinitari: il *Real Monasterio de la Santísima Trinidad* (sul lato sinistro del fiume Turia), che però alla fine del XVII secolo era già stato commutato in un monastero delle clarisse; e il convento dei trinitari scalzi, che iniziò a essere costruito nella seconda metà del XVII secolo e venne concluso solo nel 1702 (ad oggi non più esistente e a ricordarlo, dove un tempo era ubicato, è rimasta solo la *Calle de Trinitarios*, nel centro storico di Valencia).

Quest'ultimo fu dunque il convento in cui lo schiavo venne donato in carità da parte del *Baile*. A questo punto si apre uno scenario interessante, e cioè che si Abdala venne 'donato in carità' al convento, però forse non è corretto pensare che fosse uno schiavo inabile e inutilizzabile. Non conosciamo dettagliatamente le sue mansioni pregresse, ma è piuttosto probabile che avesse imparato a fare il fabbro o il carpentiere e che quindi potesse dare il suo contributo tutt'altro che trascurabile alla costruzione del convento. Un'altra possibilità è che potesse lavorare nel forno di cui il convento era sicuramente dotato, occupazione quella del fornaio piuttosto diffusa tra gli schiavi del Regno (Graullera Sanz, 1978, p. 137). Questo punto è di particolare interesse perché il fatto che Abdala sia stato 'donato in carità' significa, in fin dei conti, che si era destinato a entrare in un universo giuridico ed economico completamente diverso, ma ciò non significava che non fosse in grado di consumare una serie di prestazioni (che fossero quella del fabbro, del fornaio ecc.)²⁰.

Ad ogni modo, il fatto che fosse stato 'donato in carità' indica che non ci fu un atto di compra-vendita, che non ci fu passaggio di denaro tra il convento e la *Bailía*. Il documento dell'ARV afferma che venne donato perché non era stato trovato nessun acquirente interessato al suo acquisto. In realtà, possiamo

²⁰ Sui beni destinati a fini caritativi si veda Colombo, 2019, p. 607. Sul concetto giuridico di schiavitù rimando a Fioravanti, 2017.

iniziare a ipotizzare che Abdala acquisì lo *status* di 'bene fuori mercato' ancor prima che venisse tentata qualsiasi operazione per trovare un acquirente. E allora, ancora una volta, è bene interrogarsi non solo su come funzionasse il mercato degli schiavi, ma anche su come fosse strutturata la società spagnola di *ancien régime*. I legami tra ambito temporale e ambito sacro/cattolico erano molto forti, così come le compenetrazioni di ritualità – i cosiddetti 'spazi rituali'²¹ – e spazi ibridi tra le due sfere. In tal senso, Abdala rappresentava un 'oggetto sacro' e lo era proprio perché una ritualità specifica lo rese pubblicamente tale²². E il passaggio dalla sfera 'profana' del mercato, a quella 'sacra' tipica di un 'dono in carità' passa attraverso, come già ricordato, la presentazione di fronte al *Baile*, che ascoltò le sue dichiarazioni e le sue confessioni, lo osservò e decise di 'donarlo' al convento dei trinitari scalzi. In questo preciso istante Abdala si trasformò in 'oggetto sacro', perché il *Baile* lo rese pubblicamente tale attraverso la sua decisione. Allo stesso tempo, il *Baile* era anche un pubblico amministratore, custode delle arche reali e dovette motivare questa sua decisione attraverso una dichiarazione politicamente ineccepibile: Abdala era anziano, aveva più di 65 anni e nessuno voleva acquistarlo. Il *Baile* avrebbe potuto trattenerlo al servizio della *Bailía*. Abdala sarebbe così potuto entrare a far parte del patrimonio reale, ma questo non accade. Il *Baile* decise, di fatto, di trasformarlo in un oggetto sacro e lo fece affermando, in maniera pubblica e politicamente corretta, di aver preso la decisione di 'donarlo in carità' al convento dei trinitari scalzi perché non erano stati trovati acquirenti interessati. In altri termini, il *Baile* si rese protagonista di un rito che rese possibile lo spostamento di Abdala in un nuovo universo giuridico: il *Baile* dovette mostrare di non credere alle dichiarazioni dello schiavo, probabilmente inscenò il tentativo di vendita dello stesso per arrivare a giustificare, in maniera ufficiale, che non era stato possibile farlo e quindi decidere di cedere in maniera caritatevole Abdala al convento dei trinitari scalzi. In realtà, il *Baile* non solo credette alla confessione di Abdala, ma ci credette a tal punto di decidere di 'donarlo in carità', per farlo in qualche modo 'uscire dal mondo'. Se guardiamo in filigrana la confessione stessa di Abdala, questo è ancora più probabile: per ventidue anni fu schiavo di un religioso, Padre Martín Vito, fu poi il parroco di Molina a soccorrerlo dopo l'aggressione dei sei ladroni e, arrivato a Valencia, venne 'donato in carità' al convento dei trinitari scalzi. È addirittura plausibile pensare che Abdala, giunto a Valencia,

²¹ *Ibi*, p. 602.

²² A proposito di ritualità rimando a Torre, 1995. Sul concetto di 'spazio rituale' si veda Colombo, 2019, pp. 602-603.

avesse ancora con sé la sua ‘carta di libertà’, che non gli fosse stata sottratta. Ma non aveva contatti e il rischio di trasformarsi in un vagabondo era davvero elevato. E allora è bene sottolineare ulteriormente come il *Baile* gli credette, e forse fu proprio la ‘carta di libertà’ redatta da Padre Martín Vito che permise ad Abdala prima di essere soccorso dal parroco di Molina e poi di essere ceduto in carità al convento dei trinitari scalzi di Valencia. Ma appunto, il fatto di possedere la ‘carta di libertà’, significava da un punto di vista giuridico che Abdala era un uomo libero e per questo motivo non poteva essere né reso schiavo né poteva essere ‘ceduto in carità’. E allora il *Baile*, forse d’accordo con lo stesso Abdala – e qui torniamo all’idea di come gli schiavi o ex-schiavi avessero certamente voce in capitolo in una contrattazione, magari grazie non solo al possesso della ‘carta di libertà’ ma anche grazie a ‘chi’ l’avesse redatta –, decise di mettere in scena il suo tentativo di vendita, dimostrare che non ci fossero acquirenti e quindi donare Abdala al convento dei trinitari scalzi.

5. Alcune prime riflessioni

Per quanto riguarda i concetti di ‘valore d’uso’ e di ‘valore di scambio’ di una merce, o di uno schiavo, bisognerebbe riflettere maggiormente sul primo. Nel caso di Abdala, si può ipotizzare il suo utilizzo e dunque la sua utilità, dando un contributo alla costruzione del convento. Benché sia ‘utile’, nel suo caso il valore di scambio si annulla. Il valore d’uso è apparentemente zero, viene neutralizzato, perché lo schiavo viene ‘donato in carità’. Allora questa sua trasformazione in oggetto sacro, questa ritualità seguita dal *Baile* che spinge Abdala fuori dal mercato, ci mostra i limiti stessi dei due concetti di uso e di scambio e come questi concetti possano essere disattivati: il valore d’uso è zero perché Abdala è ‘donato in carità’ e il ‘valore di scambio’ è ugualmente nullo perché (apparentemente) ‘non si è trovato nessuno che volesse acquistarlo perché aveva più di 65 anni’. In pratica, ciò che sottotraccia ci mostra questo documento dell’ARV, è che la ritualità che spinge fuori dal mercato Abdala e che lo rende sacro sorpassa le pratiche e le logiche di mercato, senza però che questo significhi che lo schiavo (o ex-schiavo) sia ‘inabile’ o ‘inutile’. Anzi, questa sua trasformazione, in realtà, dovrebbe farci riflettere maggiormente sul suo *status*, e cioè proprio il fatto di diventare un oggetto sacro, cancella la sua precedente condizione servile. Questa carità, che definirei di tipo *top-down*, perché accreditata in forma graziosa dalla massima autorità del Regno, conferisce un nuovo *status* e una nuova dignità ad Abdala. L’altro tipo di carità, l’*acaptar*, cioè il permesso di viaggiare per il Regno ed elemosinare il denaro necessario a pagare il proprio riscatto, benché concessa sempre dal *Baile*, la

definirei una forma di carità *bottom-up*, proprio perché è lo schiavo che doveva riuscire a raccogliere il denaro sufficiente a pagare il suo padrone per l'affrancamento. E qui sta la chiave di volta della differenza tra i due tipi di carità. Nel secondo tipo c'è passaggio di denaro, c'è un affrancamento effettivo e questo permette allo schiavo di cambiare il suo *status* e diventare un uomo libero, ma non un 'bene fuori mercato'. L'eccezionalità, però, sta nel primo caso, perché è proprio il 'dono per carità', cioè l'azione del 'donare' – senza che ci sia un contro-dono²³ – che investe Abdala di una dimensione sacra che non solo ne trasforma lo *status*, ma che lo rende effettivamente un 'bene fuori mercato'. Infine, un altro aspetto da non dimenticare, è che uno degli obiettivi principali dell'Ordine Trinitario, era sì quello della redenzione dei captivi, però di quei cristiani tenuti prigionieri nelle terre mussulmane. Il fatto che il convento dei trinitari scalzi di Valencia abbracci Abdala, che era algerino ed era o era stato mussulmano, e lo inglobi all'interno della sua comunità, ne fanno un altro elemento di indubbio interesse, poiché Abdala divenne 'sacro' prima ancora di una sua eventuale conversione (anche se probabilmente era già stato battezzato e convertito dal francescano Padre Martín Vito).

In effetti, Abdala divenne 'potenzialmente' sacro nel momento stesso in cui Padre Martín Vito redasse la 'carta di libertà'. Nella sua confessione al *Baile*, Abdala affermò di aver raggiunto Valencia per farsi cristiano, però questo non vuol dire che già non lo fosse, quanto piuttosto che intendesse vivere come un cristiano. Ciò sottolinea il fatto che la sua intenzione poteva essere quella di integrarsi come persona libera all'interno della comunità locale. Ho appena utilizzato non a caso l'espressione 'potenzialmente sacro', perché da un punto di vista giuridico la carta di libertà affrancava Abdala, lo rendeva uomo libero, un liberto che poteva nuovamente integrarsi nella società. Certo è che questo aspetto comportava delle difficoltà, a partire dal fatto che non aveva una casa in cui vivere ed era già anziano. Probabilmente iniziò il suo viaggio proprio perché non aveva più una dimora: partì dalla città di Porto per raggiungere Madrid, ricongiungersi con suo cugino e magari stringere nuovi legami sociali. Ma, come sappiamo, il tentativo non andò a buon fine. Forse la sua intenzione era quella di farsi volontariamente schiavo del Conte di Monterrey, padrone di

²³ Per quanto riguarda il concetto di dono e di contro-dono rimando a Mauss, 2012; Testart, 2007. Se per Mauss era possibile un dono senza contro-dono, Testart ribalta questa lettura, sostenendo che non esiste dono senza contro-dono. Nel caso dello schiavo Abdala, però, il dono in carità al convento dei trinitari scalzi è gratuito e grazioso da parte del *Baile*, motivo per cui il contro-dono non ha motivo di esistere, per lo meno all'interno di un livello di scambio tra istituzioni terrene.

suo cugino, per trascorrere gli ultimi anni della sua vita al servizio e sotto la protezione di un nobile madrilenno. Ad ogni modo il suo tentativo non ebbe successo. Certo è che le sue condizioni fisiche e di salute dovevano essere buone, visto che affrontare il cammino dall'Andalusia fino a Madrid era tutt'altro che semplice. A questo punto la decisione di raggiungere Valencia poteva essere dettata anche e in ultima analisi da un ultimo, disperato, tentativo di rientrare ad Algeri, anche perché Valencia è il porto mediterraneo più prossimo a Madrid (e ridurre le distanze era un aspetto tutt'altro che banale per un liberto che aveva più di 65 anni). Il fatto che fosse stato derubato, che raggiunse Valencia praticamente in stracci, rese possibile la carità del *Baile*. Piuttosto che lasciarlo vagabondare in una città che non conosceva, senza risorse economiche, senza alcun legame con la società - quindi giuridicamente 'povero' -, e anziano, il *Baile* decise di donarlo in carità al convento dei trinitari scalzi. Allora possiamo pensare al fatto che se la 'carta di libertà' concedeva ad Abdala un primo tentativo di reintegrarsi nella società spagnola, gli accordava anche, forse proprio perché redatta da Padre Martín Vito, un 'paracadute sacro' per poter esser 'donato in carità'.

6. *Donare a Dio*

Quando Abdala raggiunse Valencia, ci arrivò come individuo 'povero'. Il concetto di povertà in antico regime è stato ampiamente dibattuto e l'aspetto che qui ci interessa è che un 'povero' non era tanto colui che non aveva mezzi economici, quanto colui che non apparteneva a nessun corpo di difesa sociale. La non iscrizione in uno specifico ambito familiare o sociale rendeva una persona povera o miserabile²⁴. Abdala era esattamente in questa condizione: non aveva una famiglia, era un ex-schiavo recentemente affrancato e non possedeva alcun legame né con la società in cui aveva vissuto (Padre Martín Vito era ormai trapassato), né con la società in cui era appena arrivato. Per quanto potesse essere ancora in possesso della sua carta di libertà, questa non ne faceva un soggetto con il pieno diritto sulla sua persona. Aveva cioè bisogno di un tutore, di una persona pienamente in possesso di tutti i suoi diritti e che potesse rappresentarlo pubblicamente: il *Baile*. Il *Baile* era l'amministratore e il giudice del patrimonio e delle rendite reali. Non solo. Era anche l'ultima protezione per i minori, le vedove, gli anziani e i poveri: "*E axí la cort oyrà lo poch com lo gran, el pobre com lo rich*" (Peset Gil, 2018, p. 35). I poveri, la cui

²⁴ Vedere a questo proposito Cerutti, 2012, p. 235.

condizione viene certificata da molteplici fonti giuridiche, a cominciare proprio dagli statuti urbani di antico regime, rispondevano a una serie di privilegi attribuitigli da una genealogia piuttosto antica e caratterizzata da una costante che oltrepassa le frontiere cronologiche: la protezione verso di loro si manifestava direttamente attraverso degli atti di governo politico (Cerutti, 2012, p. 236). Se la categoria di 'povero' viene già 'inventata' dai vescovi del IV secolo d. C., la capacità legittimatrice della protezione nei loro confronti passa successivamente attraverso la tutela del potere temporale, dei sovrani e, nel nostro caso, del *Baile*. Se il caso dei 'poveri vergognosi' dell'*ancien régime* è oggetto di una crescente attenzione storiografica²⁵, non bisogna dimenticare, come nel caso di Abdala, anche coloro che, pur non appartenendo all'*élite*, divennero poveri perché, come poteva succedere anche per alcuni soggetti delle classi più alte, avevano perso il posto che occupavano all'interno di un certo *milieu* sociale e vennero a trovarsi in una condizione di isolamento sociale. È questo il caso di Abdala, che era stato schiavo, ma non 'povero', per ventidue anni e il cui *status* giuridico cambiò incredibilmente nel momento in cui venne rilasciata la sua 'carta di libertà'. Dunque, questo passaggio da schiavo a povero avvenne proprio a causa del suo sradicamento sociale. E Abdala, schiavo affrancato, miserabile, da poco derubato, ottenne giustizia attraverso il dono.

Il *Baile* era il giudice del patrimonio reale e aveva giurisdizione anche sugli schiavi, o presunti tali - ricordiamoci che Abdala venne incarcerato perché ritenuto uno schiavo fuggitivo - e poteva dunque o incamerarli all'interno del patrimonio del Regno o decidere di metterli in vendita. Oppure poteva donarli in carità. Quest'ultimo aspetto rappresenta, da una prospettiva terrena, il luogo di incontro tra il potere di un amministratore della corona, il *Baile*, e la sfera sacra rappresentata dal convento dei trinitari scalzi che accolse Abdala in dono. Questi due punti - temporale e sacro - hanno come vertice una categoria ultraterrena rappresentata dal divino. L'azione del *Baile* di donare in carità Abdala rappresentava, da un punto di vista trascendentale, donare a Dio. Esattamente perché si trattava, in fin dei conti, di un dono al Signore, non c'è da aspettarsi un contro-dono o una forma di gratitudine in cambio. O meglio. Il Signore era parte integrante di tutti i doni, essendo il donatore originale di tutte le cose e forse l'idea di contro-donare qualcosa a Dio - come un povero o un miserabile - poteva rientrare sia in un'ottica di giustizia terrena, ovvero proteggere Abdala, sia in un'idea di salvezza cristiana. Abdala venne 'donato in carità' perché era sacro, apparteneva a Dio e non poteva perciò esser venduto²⁶.

²⁵ Sui 'poveri vergognosi' rimando a Baldelli Celozzi, 1985; Colombo, 2019; Spicciani, 1981.

²⁶ Sul dono delle 'cose sacre' vedere ad esempio Zemon Davis, 2003, p. 156.

Il concetto stesso di dono (*munus*) non era associato a *remuneratio* (ossia contro-dono), ma piuttosto al concetto di *cor* (cuore) e questo stava a significare l'importanza di donare al Signore con una buona attitudine e in maniera graziosa. In tal modo Dio avrebbe ricompensato gli atti generosi non tanto a chi gli faceva un dono – il *Baile* nel nostro caso – quanto piuttosto ad altre persone bisognose (Zemon Davis, 2003, p. 166). In tal senso Abdala rappresenta non solo un caso paradigmatico di carità e salvezza terrestre, ma anche quell'idea celeste di 'dono' che, dall'alto e da una sfera trascendente, avrebbe salvato altre anime grazie alla giustizia terrena esercitata dal *Baile* e alla carità espressa, attraverso il dono al Signore, dal *cor* di questo custode del patrimonio reale.

7. Bibliografia

- Ago, Renata (1985) 'Carità cristiana e alternative agli interventi di potere', in Monticone, Alberto (coord.) *La storia dei poveri. Pauperismo e assistenza nell'età moderna*. Roma: Edizioni Studium, pp. 177-211.
- Baldelli Celozzi, Pia (1985) 'Gli ospizi negli stati italiani', in Monticone, Alberto (coord.) *La storia dei poveri. Pauperismo e assistenza nell'età moderna*. Roma: Edizioni Studium, pp. 83-151.
- Boltanski, Luc - Esquerre, Arnaud (2016), 'L'énigmatique réalité des prix', *Sociologie*, 7, pp. 41-58.
- Bourdieu, Pierre (2000) *Les structures sociales de l'économie*. Paris: Seuil.
- Brubaker, Rogers - Cooper, Frederick (2000) 'Beyond Identity', *Theory and Society*, 29, pp. 1-47.
- Cerutti, Simona (2012) *Étrangers: étude d'une condition d'incertitude dans une société d'Ancien Régime*. Montrouge: Bayard.
- Cipollone, Giulio (1983) 'La bolla Adaperiat Dominus (1272) e l'Ordo Trinitatis et Captivorum', *Archivum Historiae Pontificiae*, 21, pp. 229-244.
- Colombo, Emanuele Camillo (2019) 'Premessa', *Quaderni Storici*, 162, pp. 601-617.
- Deslandres, Paul (1903) *L'ordre des trinitaires pour le rachat des captifs: vol. I*. Toulouse: Édouard Privat.
- Filioli Uranio, Fabrizio (2020) 'Identidades, valor y precio: el mercado de los esclavos y de los cautivos en Nápoles y Valencia en la primera Edad Moderna', *Tiempos Modernos*, 41, pp. 1-16.

- Filioli Uranio, Fabrizio - Sabatini, Gaetano (2017) 'Identità, valore, prezzo: nuove proposte di analisi e comparazione sul mercato degli schiavi a Napoli in età moderna', *Mediterranea Ricerche Storiche*, 41, pp. 677-694.
- Fioravanti, Marco (2017) *La schiavitù*. Roma: Ediesse.
- Fontenay, Michel (2008) 'Esclaves et/ou captifs: Préciser les concepts', in Kaiser, Wolfgang (coord.) *Le commerce des captifs: Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en méditerranée, XVe-XVIIIe siècle*. Roma: École Française de Rome, pp. 15-24.
- Geremek, Bronislaw (1986) *La pietà e la forza. Storia della miseria e della carità in Europa*. Bari: Laterza.
- Ghazali, Maria (2013) 'Le tribunal du Baile General de Valence. Pour une connaissance de la captivité et de l'esclavage en Méditerranée, XVe-XVIIIe siècle', *Cahiers de la Méditerranée*, 87, pp. 355-381.
- Graullera Sanz, Vicente (1978) *La esclavitud en Valencia en los siglos XVI y XVII*. Valencia: Instituto Valenciano de Estudios Históricos - CSIC.
- Lenoble, Clément (2019) 'Carità, salvezza e profitto terreno. Alcune riflessioni sull'economia della povertà tratte dall'esempio dei Pazzi di Avignone (XIV-XV secolo)', *Quaderni Storici*, 162, pp. 619-637.
- Mauss, Marcel (2012) *Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques*. Paris: PUF, 2012.
- Pardo Molero, Juan Francisco (2008) 'Mercaderes, frailes, corsarios y cautivos: intercambios entre el reino de Valencia y el norte de África en la primera mitad del siglo XVI', in Kaiser, Wolfgang (coord.) *Le commerce des captifs: Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en méditerranée, XVe-XVIIIe siècle*. Roma: École Française de Rome, pp. 165-192.
- Peset Gil, Mariano (2018) 'Els furs de València. Un texto de leyes del siglo XIII', in Palao Gil, Francisco Javier - Hernando Serra, María Pilar (coords.) *Los valencianos y el legado foral. Historia, sociedad, derecho*. Valencia: PUV, pp. 27-51.
- Pomara Saverino, Bruno (2014) 'Esclavos, identificación y prejuicio en el Reino de Valencia (siglos XVI-XVII)', in Franch Benavent, Ricardo - Robres, Fernando Andrés - Sánchez-Blanco, Rafael Benítez (coords) *Cambios y resistencias sociales en la Edad Moderna. Un análisis comparativo entre el centro y la periferia mediterránea de la Monarquía Hispánica*. Madrid: Silex, pp. 233-242.

Spicciani, Amleto (1981), 'The «Poveri Vergognosi» in Fifteenth-Century Florence', in Riis, Thomas (coord.) *Aspects of Poverty in Early Modern Europe*. Leiden: Sijthoff, pp. 79-118.

Testart, Alain (2007) *Critique du don. Études sur la circulation non marchande*. Paris: Syllepse.

Torre, Angelo (1995) *Il consumo di devozioni. Religione e comunità nelle campagne dell'Ancien Régime*. Venezia: Marsilio Editore.

Zemon Davis, Natalie (2003) *Essai sur le don dans la France du XVI^e siècle*. Paris: Seuil, 2003.

8. Curriculum vitae

Fabrizio Filioli Uranio è Heinz Heinen Fellow (2020-2021) presso il Bonn Center for Dependency and Slavery Studies (Università di Bonn). È stato Marie Skłodowska-Curie Individual Fellow (2018-2020) presso l'Universidad de Valencia e l'EHESS di Parigi e lavora sulla schiavitù del Mediterraneo nei secoli XVI e XVII. La sua ricerca verte soprattutto sul valore e sul prezzo degli uomini e delle donne nel mercato degli schiavi, mettendo a confronto le piazze di Napoli e Valencia.

Ha pubblicato i suoi articoli (in inglese, francese, italiano e spagnolo) sulle maggiori riviste internazionali *peer-reviewed*.

© 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

