

Porti e traffici nel Mediterraneo

**Tre saggi di storia economica marittima
(1695-1861)**

Rosario Battaglia Salvatore Bottari
Angela La Macchia

Collana di Storia Economica



FrancoAngeli

Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile con Adobe Digital Editions. Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.



COLLANA DI STORIA ECONOMICA

Sezione Volumi collettanei – 4

La Collana si propone di pubblicare studi e ricerche, svolti con rigore scientifico e secondo la metodologia propria della disciplina, che diano prova di contribuire all'avanzamento delle conoscenze in materia. La sua ambizione è di diventare il luogo privilegiato di pubblicazione dei più avanzati studi di storia economica, nella consapevolezza che la conoscenza e l'approfondimento delle tematiche di cui la disciplina si occupa contribuiscono alla migliore conoscenza e comprensione sia delle problematiche economiche sia del complesso mondo economico e sociale contemporaneo.

La Collana si articola in due sezioni: Monografie e Volumi collettanei.

Tutti i volumi sono sottoposti a doppio referaggio anonimo.

Direttore

Ennio De Simone (Università Telematica "G. Fortunato")

Comitato direttivo

Giuseppe Di Taranto (Università Luiss "Guido Carli" - Roma) – Vittoria Ferlandino (Università del Sannio) – Mario Taccolini (Università Cattolica del Sacro Cuore - Brescia)

Comitato scientifico

Francesco Balletta (Università di Napoli "Federico II") – Giuseppe Barbera Cardillo (Università di Messina) – Carlos Barciela López (Università di Alicante) – Carlo Marco Belfanti (Università di Brescia) – Pietro Cafaro (Università Cattolica del Sacro Cuore - Milano) – Giuseppe Conti (Università di Pisa) – Giuseppe De Luca (Università Statale di Milano) – Luigi De Matteo (Università L'Orientale di Napoli) – Antonio Di Vittorio (Università di Bari) – Giovanni Gregorini (Università Cattolica del Sacro Cuore - Brescia) – Giulio Fencia (Università di Bari) – Massimo Fornasari (Università di Bologna) – Andrea Leonardi (Università di Trento) – Amedeo Lepore (Università della Campania "L. Vanvitelli") – Luca Mocarrelli (Università di Milano-Bicocca) – Paola Pierucci (Università di Chieti-Pescara) – Valeria Pinchera (Università di Pisa) – Maria Stella Rollandi (Università di Genova) – Donatella Strangio (Università La Sapienza - Roma) – Carlo Maria Travaglini (Università Roma Tre)

Porti e traffici nel Mediterraneo

**Tre saggi di storia economica marittima
(1695-1861)**

Rosario Battaglia Salvatore Bottari
Angela La Macchia

FrancoAngeli

Copyright © 2018 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

INDICE

Presentazione 7

1. Aspetti dell'economia marittima genovese nei primi decenni della Restaurazione

di Angela La Macchia

- | | |
|--|----|
| 1. Premessa | 9 |
| 2. L'economia marittima post-Restaurazione | 10 |
| 3. L'importanza dei traffici con il continente americano | 22 |
| 4. Le relazioni commerciali con la Spagna e il Regno delle Due Sicilie | 25 |
| 5. Gli ostacoli all'incremento dell'attività portuale | 32 |
| 6. Cavour e il porto di Genova | 41 |

2. Il porto franco di Messina. Profili socio-economici e istituzionali

di Salvatore Bottari

- | | |
|--|----|
| 1. Premessa | 49 |
| 2. Il porto franco nel Seicento e il dibattito che lo precede | 50 |
| 3. Il dibattito sulla scala franca a fine Seicento | 55 |
| 4. La scala franca (1695) | 59 |
| 5. Navi, merci e scala franca | 62 |
| 6. Gli ufficiali | 65 |
| 7. Il salvacondotto per i mercanti stranieri ed ebrei | 69 |
| 8. I correttivi del 1698 | 73 |
| 9. Il periodo sabauda | 77 |
| 10. L'amministrazione degli Asburgo d'Austria | 80 |
| 11. Il primo periodo borbonico | 82 |
| 12. Dall'ampliamento all'abolizione del porto franco (1784-1880) | 83 |

3. Tra Atlantico e Mediterraneo. Il traffico marittimo degli Stati Uniti con i porti dell'Europa mediterranea nel primo Ottocento

di Rosario Battaglia

1. Stati Uniti e Mediterraneo	87
2. Sviluppo economico e commercio estero: gli Stati Uniti dal “neutral trade” alla “compromise tariff”,	100
3. I principali porti dell'Europa mediterranea nella prima metà dell'Ottocento	114
3.1. Marsiglia	115
3.2. Genova	118
3.3. Trieste	125
3.4. Gli altri porti	130
4. Un rapporto privilegiato: i porti di Marsiglia, Genova e Trieste	139
 <i>Indice dei nomi</i>	 167

PRESENTAZIONE

I saggi che compongono questo volume si basano tutti su importanti fondi d'archivio nazionali ed esteri (N.A. Washington, A.S. Torino, A.M.A.E. Paris, A.H.N., Madrid) ed hanno in comune, come oggetto di analisi, il mare Mediterraneo e il ruolo di alcuni dei suoi maggiori porti. I lavori prendono in esame principalmente gli aspetti dell'economia marittima tra Settecento e prima metà dell'Ottocento e le sue implicazioni sullo sviluppo economico delle singole realtà portuali e regionali in riferimento alle potenzialità dei territori di cui sono espressione. Genova, Marsiglia, Trieste, Messina, Livorno, Palermo e il loro movimento marittimo commerciale mettono in luce, non solo il ruolo che essi svolgono all'interno delle rotte mediterranee e transoceaniche, ma anche le realtà strutturali dei loro rispettivi "hinterland".

Pertanto, i tre saggi si inseriscono nel dibattito storiografico sul livello di sviluppo di quelle realtà portuali e sulla incidenza dei traffici marittimi, che in ogni caso, anche se non esaustivi, tuttavia confermano, tra alti e bassi, la partecipazione attiva allo sviluppo economico di tutte le sue componenti interne. Così, se Angela La Macchia pone al centro della sua indagine la situazione dell'economia marittima genovese tra Restaurazione e decennio cavouriano, superando alcune carenze sui reali flussi di navi e di merci dell'approdo genovese, amplia il campo d'indagine dalle difficoltà, all'interno dei vincolismi piemontesi, dello scalo genovese nel conseguire un progressivo incremento del movimento di navigazione e del volume degli scambi, al «sorprendente» ruolo svolto da armatori e negozianti genovesi che investivano altrove i loro capitali, mentre «rimaneva singolarmente attivo il mimetismo di bandiera». E il rallentamento del movimento dello scalo «non significò – afferma Angela La Macchia – parallela anemia dell'economia marittima genovese».

Salvatore Bottari prende in esame il porto franco di Messina tra il 1695 e il 1880 analizzandone, in particolare, gli aspetti istituzionali e socioeconomici. Bottari parte dal dibattito secentesco interno all'articolato sistema

amministrativo spagnolo sul porto franco di Messina, prosegue focalizzando l'attenzione sull'istituzione del medesimo (1695), soffermandosi successivamente sulle riforme che nel primo Settecento attuano prima i Savoia e, poi, gli Asburgo d'Austria. In seguito, il rilancio delle franchigie dello scalo messinese viene attuato dai Borboni tra XVIII e XIX secolo. Ne consegue un forte impulso delle attività portuali che consente un complessivo rilancio dell'economia messinese e dell'area dello Stretto, fortemente integrata al porto franco messinese, tra i due secoli.

Rosario Battaglia, infine, approfondisce e chiarisce l'intreccio profondo che, nel secolo dell'affermazione definitiva del capitalismo moderno, intercorre tra vicende economiche e politiche nel Mediterraneo e in Italia con l'emergere di una struttura industriale ed agricola moderna (Stati Uniti), ponendo al centro tanto gli aspetti commerciali e del movimento marittimo, quanto quelli della presenza mercantile statunitense con i "terminali" dell'Europa mediterranea, Marsiglia, Genova, Trieste e quelli del Sud della Penisola che, nella prima metà del XIX secolo, sono al centro dei processi politici ed economici formativi, in un'epoca comunque di progressivo sviluppo. Essi tracciavano, sebbene sul piano dei traffici marittimi e commerciali, una linea ideale di congiunzione tra vecchio e nuovo mondo, definendo e segnando i profondi legami che univano, attraverso rotte e principali piazze del Mediterraneo, Stati Uniti ed Europa. Merci, uomini, velieri, s'intrecciano in una vicenda economica che, al di là dell'ambito commerciale e mercantile, può chiarirne in definitiva ruoli e funzioni. Così il movimento dei bastimenti americani entrati nei porti di Marsiglia, Genova, Trieste e la loro frequenza, attestavano di una presenza che, nel corso della prima metà dell'Ottocento, si era fatta sempre più significativa, mentre i bastimenti statunitensi percorrevano molte delle rotte transoceaniche, talora con minore intensità, ma sempre più interessati a rafforzare collegamenti stabili con i porti dell'Europa mediterranea e con quegli approdi altrettanto stabili, ma interni alle rotte del Mediterraneo meridionale dove erano prelevati i prodotti di quelle aree come agrumi, essenze, seta, vino, zolfo, sale, olio d'oliva ed altri generi, riprendendo la rotta verso l'America.

Rosario Battaglia

ASPETTI DELL'ECONOMIA MARITTIMA GENOVESE NEI PRIMI DECENNI DELLA RESTAURAZIONE

di Angela La Macchia

1. Premessa

Basso tono, declino, stagnazione. Questi sono i termini più usati, da larga parte degli storici economici, per definire la situazione dell'economia marittima genovese nella prima metà dell'Ottocento. Questi giudizi traggono alimento dalle statistiche portuali che raccontano una storia di persistente andamento pigro del movimento marittimo. Assumerle, tuttavia, come unico parametro può rivelarsi fuorviante. Il fuoco della ricerca non può limitarsi ai flussi di navi e di merci dello scalo, dei quali è apparso utile, comunque, perseguire una valutazione meno approssimativa, superando alcune carenze conoscitive. Ampliare il campo d'indagine, riavviando sul tema un diverso lavoro di scavo, è sembrato indispensabile. Stante il rigido protezionismo piemontese e la politica vincolistica e di discriminazione di bandiera in atto nei paesi europei, nei decenni post Restaurazione, sarebbe stato assai difficile per lo scalo genovese conseguire un progressivo cospicuo incremento del movimento di navigazione e del volume degli scambi. Non sorprende, pertanto, che armatori e negozianti genovesi cercassero altrove l'impiego dei loro capitali, mentre rimaneva singolarmente attivo il mimetismo di bandiera. Dal Mar Nero al Mar d'Azov, da Livorno a Gibilterra, dalla Sicilia a Malta, dalla Spagna all'America Latina, ovunque si prospettassero occasioni di profitto, i Genovesi si mostravano lesti a trasferire parte delle loro attività; così come a cogliere tutte le opportunità del lucroso commercio di commissione.

Prolungata stasi del movimento dello scalo non significò parallela anemia dell'economia marittima genovese. Anzi, dalle molteplici attività fuori controllo, non rilevabili dalle statistiche portuali, venne un notevole contributo, allo stato non quantificabile, all'accumulo di capitali emersi al tramonto della prima metà degli anni Quaranta e che alimentarono il boom dei primi anni Cinquanta.

2. L'economia marittima post Restaurazione

«A l'époque de la réunion du territoire Sarde (Gênes et côtes de Ligurie) à la France, le commerce ne fit que languir: entravé, au dedans par le Gouvernement d'alors peu favorable aux grandes opérations mercantiles; arrêté au dehors, par les croisières Anglaises qui infestaient toutes les mers, il ne reprit de l'activité et quelque éclat qu'à la chute de l'Empire»¹. L'annessione alla Francia aveva arrestato il poderoso incremento del commercio marittimo conosciuto dal porto di Genova nella seconda metà del Settecento, alimentato dalla crescita produttiva lombarda e piemontese che generava una consistente domanda di prodotti importati via mare, in gran parte soddisfatta da Genova. Nel primo decennio della dominazione francese lo scalo genovese aveva subito una contrazione del traffico di circa due terzi rispetto al precedente decennio e la situazione peggiorava nel decennio successivo².

Con il ritorno della pace il quadro mutava: «on vit reparaître les capitaux, la confiance renaquit de vastes associations se formèrent, l'esprit de spéculation se réveilla plus puissant que jamais et [...] Gênes recouvra quelque chose de son ancienne splendeur, et la marine Ligurienne, se relevant peu à peu de ses désastres, parvint à prendre une bonne position sur la Méditerranée»³.

A frenare il vigore della ripresa furono la permanenza fino al 1818 di barriere doganali tra la Liguria e il Piemonte⁴; gli ostacoli frapposti alla ri-

¹ Archives diplomatiques du Ministère des Affaires Étrangères, Paris, *Correspondance consulaire et commerciale* [d'ora in poi abbreviato in AMAE, *Corr. comm.*], Gênes, tome 108, *Aperçu sur les tendances commerciales et maritimes du Royaume de Sardaigne depuis 1830*, p. 428.

² G. Doria, *Il ruolo del sistema portuale ligure nello sviluppo industriale delle regioni del triangolo*, in T. Fanfani (a cura di), *La penisola italiana e il mare: costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1993, p. 258. Cfr. pure L. Bulferetti - C. Costantini, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano, Banca commerciale italiana, 1966, pp. 257-281.

³ AMAE, *Corr. comm.*, Gênes, tome 108, *Aperçu sur les tendances commerciales et maritimes*, cit., p. 428.

⁴ A. Fossati, *Pagine di storia economica sabauda (1815-1860)*, Torino, Giappichelli, 1940, pp. 19-20 e 33-34; M. Di Gianfrancesco, "La politica commerciale degli Stati sardi dal 1814 al 1859", *Rassegna Storica del Risorgimento*, fasc. I, 1974, p. 7; R. Broglio D'Ajano, "La politica doganale in Piemonte dal 1815 al 1834", *Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica*, aprile-maggio 1912, pp. 440-461. La Camera di Commercio di Genova non mancava di manifestare le sue preoccupazioni per i pesanti contraccolpi su cartiere, filatoi di seta e filature di cotone stabilite nel Genovesato, a causa della separazione doganale (Archivio di Stato di Torino, Sezione Corte [d'ora in poi abbreviato in AST], cat. III, *Commercio*, 1814-19, marzo 2° di terza addizione, *Osservazioni da unirsi al Parallelo della Bilancia di Commercio per gli anni 1816-19*).

presa dei rapporti commerciali con la Lombardia dal sistema doganale, proibitivo prima e protezionista dopo, del Regno Lombardo-Veneto⁵; la mancata assegnazione, da parte dell'amministrazione piemontese, di un ruolo primario allo scalo genovese, mentre venivano confermate le franchigie del porto di Nizza⁶. A incidere negativamente erano anche gli scarsi investimenti in opere straordinarie, per superare le gravissime carenze del porto⁷ che ne limitavano pesantemente la competitività; gli onerosi dazi di trasbordo, di riesportazione e di transito⁸ e la permanenza di una vistosa penuria di vie di comunicazione tra Genova e il suo entroterra⁹. Non ultimo, la gravissima perdita di capitali – valutata in oltre 200 milioni di lire di banco¹⁰ – investiti dai Genovesi in titoli del debito pubblico e nei prestiti esteri nel corso del Settecento¹¹. All'indomani della Restaurazione, i capitali scampati alle traversie della stagione napoleonica – stimati in 132 milioni di lire di banco – vennero in buona parte reinvestiti nuovamente in titoli pubblici e in immobili¹². Non minore il flusso di investimenti nel settore

⁵ B. Caizzi, *L'economia lombarda durante la Restaurazione (1841-1859)*, Milano, Banca commerciale italiana, 1972, pp. 222-223 e 234-235.

⁶ L. Bulferetti - C. Costantini, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento*, cit., p. 362.

⁷ Nel porto di Genova, nel periodo 1815-29, gli investimenti compiuti in opere straordinarie furono in media di sole 17 mila lire annue (G. Doria, *Il ruolo del sistema portuale ligure*, cit., p. 266). Cfr. pure U. Marchese (a cura di), "Il porto di Genova dal 1815 al 1891", *Archivio economico dell'unificazione italiana*, serie I, vol. IX, fasc. II, Roma-Torino, ILTE, 1959, pp. 17-20 e 33-37; M.E. Bianchi Tonizzi, *Carenze strutturali e limiti funzionali del porto di Genova dalla Restaurazione alla vigilia della prima guerra mondiale*, in *Mercati e consumi: organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, Bologna, Analisi, 1986.

⁸ A. Fossati, "La politica doganale frumentaria degli Stati sardi di terraferma dal 1814 al 1831", *Rivista Internazionale di Scienze Sociali*, fasc. I-II, 1929, pp. 99-103.

⁹ G. Felloni, *La rivoluzione dei trasporti in Liguria nel secolo XIX*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, Vol. V, Giuffrè, Milano, 1962, pp. 84-87; G. Prato, "Le vie di transito commerciale in Piemonte nell'epoca pre-ferroviaria", *Atti della Reggia Accademia di Scienze di Torino*, Torino, 1922; G. Giaccherio, *Genova e Liguria nell'età contemporanea*, vol. I, Cassa di risparmio di Genova e Imperia, Genova, 1970, p. 49.

¹⁰ Felloni valuta inoltre 338 milioni di lire di banco il capitale investito dai Genovesi in Europa. All'indomani della Restaurazione il catastrofico bilancio. A seguito delle guerre napoleoniche le perdite in capitale subite dagli investimenti finanziari genovesi avrebbero superato i 206 milioni di lire di banco (G. Felloni, *Gli investimenti finanziari genovesi in Europa tra il Seicento e la Restaurazione*, Milano, Giuffrè, 1971, pp. XIII-XIV, 477-480 e 488-491).

¹¹ G. Doria, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, vol. I, *Le premesse (1815-1882)*, Milano, Giuffrè, 1969, pp. 3-6; M. Doria, "Un'economia in trasformazione tra progetti e realtà. Genova nella prima metà del XIX secolo", *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, n.s., XLI, 2001, II, pp. 173-174.

¹² G. Felloni, *Gli investimenti finanziari genovesi in Europa*, cit., p. 490; M.S. Rollandi, *Patrimoni e spese della nobiltà genovese nella Restaurazione*, in S. Verdino (a cura di), *Gio.*

della marina mercantile, valutato per il periodo 1815-30 in circa 30 milioni di lire¹³. Ne derivava un miglioramento quantitativo e qualitativo della flotta mercantile ligure, la cui consistenza nel 1815 superava di poco le 40 mila tonnellate¹⁴. Il numero dei bastimenti mercantili a vela iscritti alla direzione marittima di Genova passava da 682 nel 1816 a 1303 nel 1831. Ma quel che è più importante, aumentava sia il tonnellaggio complessivo – da 28.779 a 113.005 tonnellate¹⁵ – che la stazza media¹⁶, consentendo di intensificare i viaggi di lungo corso e il grande cabotaggio. Dal 1816 al 1823 il ritmo di incremento medio annuo del tonnellaggio avrebbe raggiunto il 19 per cento, per divenire ancor più vigoroso nel decennio successivo¹⁷.

Dei progressi della marina genovese ne dava notizia nel 1821 il console francese a Genova: «Il numero dei bastimenti genovesi è fuori da ogni proporzione con il territorio del Ducato. Lo si ritiene di 2 mila, ivi compresi circa 400 battelli pescherecci e 300 altri addetti al piccolo cabotaggio. Il resto serve ai viaggi di lungo corso e al grande cabotaggio. [...] Portano dappertutto una concorrenza che è tanto più nociva in quanto, viaggiando in cooperativa e con la più grande economia, hanno meno pretese e si contentano di un nolo più basso»¹⁸. Ad essere in «sofferenza», osservava il console, era anche la marina francese, che non appariva in grado di reggere la concorrenza di quella ligure, la quale – a fronte della provenzale che si serviva di navi «vecchie» di 60-100 tonnellate – impiegava «bricks, eccellenti velieri, e feluche molto leggere, ben equipaggiate e senza che costi loro mol-

Carlo Di Negro (1769-1857), Atti del convegno di studi [...] Genova, 30 giugno 2010, Genova, Accademia Ligure di Scienze e Lettere, 2012, pp. 9-28; G. Assereto, *Dall'antico regime all'Unità*, in A. Gibelli - P. Rugafiori (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Liguria*, Torino, Einaudi, 1994, pp. 161-215; Id., "I gruppi dirigenti liguri tra la fine del vecchio regime e l'annessione all'Impero napoleonico", *Quaderni storici*, 1978, n. 37, pp. 73-101.

¹³ M. Doria, *La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale*, in P. Frascani (a cura di), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma, Donzelli, 2001, pp. 93-94; G. Giaccherio, *Genova e Liguria nell'età contemporanea*, cit., pp. 26-27 e 58-63.

¹⁴ U. Marchese (a cura di), "L'industria armatoriale ligure dal 1816 al 1859", *Archivio economico dell'unificazione italiana*, serie I, vol. VI, fasc. I, Torino, ILTE, 1957, p. 12.

¹⁵ *Ibidem*, tab. I, p. 35.

¹⁶ Stando ai dati forniti dal console francese a Genova, nel 1828 su 2.898 bastimenti mercantili sardi, 1.011 andavano da 1 a 10 tonnellate di stazza; 867 da 11 a 30 tonnellate; 172 da 31 a 60 tonnellate; 232 da 61 a 100 tonnellate; 616 da 101 tonnellate in su (AMAE, *Corr. comm.*, Gênes, tome 102, *Gênes 10 juillet 1828*, p. 144).

¹⁷ G. Doria, *Investimenti e sviluppo economico a Genova*, cit., p. 62.

¹⁸ AMAE, *Corr. comm.*, Gênes, tome 99, *Mémoire 1821*, p. 179.

to di più, perché sono economici e sobri»¹⁹. Su 458 bastimenti arrivati a Genova dai porti francesi del Mediterraneo, 182 erano francesi e 268 genovesi²⁰. Non diversa la situazione nel 1823. In effetti, su 587 bastimenti giunti dalla Francia, 435 battevano bandiera sarda²¹; su 171 provenienti dalla Spagna, 120 erano sardi; su 757 arrivati dalla Toscana, 637 avevano bandiera sarda; su 142 venuti dallo Stato Pontificio, 102 erano sardi. Sicché – chiosava il console – grazie alla tempra dei loro marinai, «à la qualité de leurs bâtimens très bons voiliers, à la célérité de leurs voyages [...], les Génois ont fini par s'emparer de tout le Cabotage de la Méditerranée»²².

La crescita della marina ligure si doveva, in buona misura, alla preziosa opera di recupero delle relazioni con i mercati già legati al commercio di Genova, mentre si avviavano nuove correnti di traffico. Dopo l'epoca napoleonica si erano intensificati gli sforzi genovesi per riappropriarsi del tradizionale ruolo di intermediazione tra i paesi iberici e il nord Italia, la Svizzera e la Germania meridionale²³. Navi genovesi facevano vela verso Lisbona, Cadice, Barcellona, Malta e Gibilterra, dove operava un nutrito nucleo di armatori e commercianti genovesi²⁴.

Notevoli flussi di esportazione di prodotti genovesi o di riesportazione erano diretti verso Gibilterra, da dove venivano introdotti di contrabbando in Spagna²⁵. Grazie alla costante opera dei Genovesi di Gibilterra e a quella

¹⁹ *Ivi*, p. 177. «Gli Spagnoli, i Siciliani, i Toscani – rilevava ancora il console – non fanno che il loro cabotaggio. Esso scema sempre, in proporzione dell'accrescimento che prende la marina sarda, ed esso è già quasi nullo per i Toscani» (*ivi*, p. 180).

²⁰ Il numero dei bastimenti sardi che fanno cabotaggio tra Genova e Marsiglia, riferiva sempre il console, «è superiore a quello dei francesi e aumenta ogni anno». E aggiungeva: «È una rovinosa concorrenza quella delle navi genovesi per il cabotaggio del Mediterraneo» (*ivi*, tome 101, *Gênes 17 mai 1826*, p. 170).

²¹ Nonostante i dazi differenziali e i premi accordati dalla Francia alla sua marina, notevole era la presenza della flotta genovese nei porti francesi. Nel 1825 partivano alla volta dei porti della Corsica e della Provenza 141 navi francesi e 240 navi liguri, e «tout cela malgré nos Primes à la sortie, et nos surtaxes à l'entrée» (*ivi*, p. 169).

²² *Ivi*, tome 100, *Gênes 26 mai 1824*, pp. 159-160.

²³ L. Bulferetti - C. Costantini, *Industria e commercio in Liguria*, cit., p. 269.

²⁴ Già nella seconda metà del Settecento costituivano una colonia numerosa. Negli anni della Rivoluzione e dell'Impero emigrarono a Gibilterra nobili e armatori di navi che – scrive Pastine – «con legni propri, oppure noleggiati in Liguria si dedicarono agli scambi mercantili fra Marocco, Genova, Portogallo, Madera e Inghilterra» (O. Pastine, «La mariniera genovese tra Settecento e Ottocento», *Bollettino Ligustico per la Storia e la Cultura Regionale*, XII-3/4, 1960, p. 164). Ancora nel 1821, molti armatori genovesi «avendo eletto domicilio a Malta e a Gibilterra continuavano a navigare con bandiera inglese» (AMAE, *Corr. comm.*, tome 99, *Mémoire 1821*, cit., p. 180).

²⁵ Nel 1823 venivano inviate da Genova a Gibilterra merci per 19.713.100 franchi. Nel 1824 le esportazioni scemavano a 9.951.000 franchi. Il calo motivato con le misure adottate dal governo spagnolo contro il contrabbando, esercitato – a giudizio del console francese a Genova – «quasi esclusivamente dai Genovesi molto abili a farlo, essendo estremamente

dei rinnovati armamenti liguri, si intensificavano gli scambi commerciali con Stati barbareschi, Egitto e Marocco. A Oriente, l'interdizione all'ingresso della bandiera sarda nel Mar Nero²⁶, aveva minato l'attività della marina ligure sulle rotte del Levante. A seguito del trattato di navigazione e commercio con la Turchia, siglato nel 1823 e perfezionato nel 1825, la marina ligure non solo acquisiva libertà di accesso nel Mar Nero, ma anche la facoltà di esportare prodotti sardi in Turchia²⁷. Si aprivano, per tal via, nuove ampie prospettive per armatori e negozianti genovesi, impegnati da subito a trasportare e commercializzare nel Mediterraneo occidentale i cereali provenienti dal Mar Nero. I principali porti toccati dalla flotta ligure nel Mar Nero e nel Mar d'Azov erano Odessa, Teodosia, Eupatoria, Kertche, Nicolaiev, Piatigorsk, Taganrog, Mariupol, Berdiansk. In tutti questi porti, mercanti genovesi andavano via via dislocando i loro negozi e le attività industriali collegate al settore cerealicolo. Il grano inviato a Genova dai negozianti del Mar Nero veniva poi spedito in Spagna, in Portogallo, nel Midi della Francia²⁸, in Inghilterra, e a volte anche a Napoli e in Sicilia. Il commercio dei grani, sin dai primi anni della Restaurazione, «occupava[va] il primo posto nelle transazioni commerciali», dello scalo ligure²⁹. Al commercio dei grani del Mar Nero e del Levante – che si pagavano in talleri o in «moneta forte di Spagna»³⁰ – si calcola venissero destinate circa 400 navi l'anno della marina ligure³¹. L'imposizione nel 1825 dei dazi differenziali «ebbe come effetto immediato – opinava il console francese a Genova – di dare nuovo slancio alla marina sarda»³², la cui partecipazione al trasporto dei cereali in arrivo nello scalo genovese passava significativamente dal 30

conoscitori delle coste di Spagna più favorevoli al contrabbando» (*ivi*, tome 101, *Gênes 21 juillet 1825*, p. 48).

²⁶ *Ivi*, tome 100, *Gênes 26 mai 1823*.

²⁷ E. Maragliano, *La politica economica e il commercio marittimo sardo dal 1815 al 1835*, s.n., Genova, 1957, pp. 19-20.

²⁸ La Francia importava da Genova grano per 4.454.400 franchi nel 1828 e, «cosa straordinaria e quasi incredibile – riferiva il console francese a Genova – questo grano importato da bastimenti sardi a Havre e a Brest, era in seguito, su bastimenti francesi, importato a Marsiglia, per essere consumato nei dipartimenti del Midi» (AMAE, *Corr. comm.*, Gênes, tome 102, *Gênes 15 septembre 1830*, p. 279).

²⁹ Le importazioni di grano dello scalo genovese ammontavano a 13 milioni di franchi nel 1828, a 11,5 milioni nel 1829, a 23,1 milioni nel 1830, a 22 milioni nel 1831 e a ben 29 milioni di franchi nel 1832 (*ivi*, tome 103, *Gênes 15 septembre 1833*, p. 173). Il commercio era fatto da capitalisti e armatori genovesi. Una parte era «per conto dei negozianti e proprietari stranieri e in questo caso è un beneficio moderato, ma certo per colui che è incaricato della commissione» (*ivi*, tome 102, *Gênes 24 fevrier 1827*, p. 18).

³⁰ *Ivi*, tome 99, *Mémoire 1821*, cit., p. 183.

³¹ *Ivi*, tome 102, *Gênes 15 septembre 1830*, cit., p. 279.

³² *Ivi*, tome 106, *Gênes 5 novembre 1838*, pp. 157-158.

per cento del 1824³³ al 92,5 del 1830³⁴. La discriminazione di bandiera, induceva molti armatori genovesi – «che avendo eletto domicilio a Malta o a Gibilterra», continuavano a navigare con bandiera britannica³⁵ – a cambiare «le Pavillon anglais, qu'ils avaient, avec le Pavillon de leur nation, celui ci pouvant maintenant entrer dans toutes les mers»³⁶. Le nuove opportunità commerciali favorivano un ulteriore incremento della flotta mercantile sarda: «Les constructions – riferiva sempre il console – se multiplient; en voit sur toutes les plages des bâtimens sur le chantier; et les capitaux considérables gagnés dans ces dernières années par la marine commerçante génoise, on les emploie à construire d'autres bâtimens. Il y en a que l'on destine à faire le cabotage de la mer noire: il y a que l'on destine au voyages de long cours dans les deux Indes; les matelots inscrits, qui passent les 30.000, ne suffisent aux demandes du commerce»³⁷.

Era l'emergere di nuove correnti commerciali a sollecitare il potenziamento della flotta velica mercantile ligure. Significativa l'ascesa dei traffici marittimi, assai profittevoli, tra Genova e i porti dell'America Latina, in particolare di Cuba e del Brasile³⁸. Ogni settimana, notava il console, parti-

³³ Nel 1823 era molto importante la presenza di bastimenti austriaci nel porto di Genova (181 velieri per 57.075 tonnellate), caratterizzata da grosse navi – di 315 tonnellate in media – adibite al commercio dei grani dal Mar Nero. Su 19 milioni di franchi di grani partiti dal Mar Nero per Genova, quasi 14 milioni erano arrivati su navi austriache, stante l'interdizione alla bandiera sarda dell'ingresso nel Mar Nero (*ivi*, tome 100, *Gênes 26 mai 1824*, p. 160).

³⁴ La discriminazione di bandiera incidere in maniera diversa sugli interessi cittadini. Se da un lato, infatti, favoriva gli armatori, dall'altro danneggiava i negozianti, contribuendo in buona misura al calo dei depositi dei grani a Genova, sin lì alimentati in gran parte da navi estere (austriache, russe, ecc), che a seguito del provvedimento disertavano progressivamente il porto di Genova a favore di quello di Livorno. Genova, che era stata sin lì il più importante deposito di grani del Mediterraneo, cedeva dal 1827 il primato a Livorno, che vedeva aumentare i propri depositi di grani, a petto della drastica contrazione nello scalo genovese. Nel 1823 erano arrivati a Genova 1.125.799 cantari decimali di grani e 285.574 a Livorno. Nel 1827 rispettivamente 392.450 e 873.392 cantari decimali (*ivi*, tome 102, *Gênes juillet 1831*, p. 394). Nel 1838 i cereali importati a Genova raggiungevano la cifra di 51.984.875 chilogrammi. Mentre Livorno ne importava 149.688.000 (*ivi*, tome 108, *Gênes 12 juillet 1844*, p. 233).

³⁵ *Ivi*, tome 99, *Mémoire 1821*, cit., p. 180.

³⁶ *Ivi*, tome 101, *Gênes 21 juillet 1825*, cit., p. 50. Nel secondo Settecento, i cattivi rapporti con la Sublime Porta Ottomana e «la paura dei Barbareschi obbliga[vano] i Genovesi a servirsi di una bandiera straniera», cioè a ricorrere al mimetismo di bandiera (*ivi*, tome 100, *Gênes 26 mai 1823*). Sull'argomento si veda M.S. Rollandi, "Mimetismo di bandiera nel Mediterraneo del secondo Settecento. Il caso del Giorgio Inglese", *Società e Storia*, 2010, n. 130, pp. 721-742.

³⁷ AMAE, *Corr. comm.*, Gênes, tome 101, *Gênes 21 juillet 1825*, cit., p. 50.

³⁸ *Ivi*, *Gênes 17 mai 1826*, cit., p. 171. Nel 1828 partivano da Genova per il Brasile 33 bastimenti di 200 tonnellate. Ne rientrano solo 14, gli altri venivano in Brasile noleggiati «per viaggi di Europa e ritorno in Brasile [...], dove essi – rilevava il console francese a Genova – trovano la navigazione più lucrativa» (*ivi*, tome 102, *Gênes 23 juillet 1829*, p. 211).

vano tre o quattro bastimenti genovesi per «il nuovo mondo», dove restavano due-tre anni prima di ritornare a Genova, esercitando il cabotaggio tra i diversi «porti d'America»³⁹.

Questo fervore di iniziative, di attività commerciali, la presenza di capitali, faceva di Genova una piazza particolarmente attrattiva⁴⁰. Già negli anni immediatamente successivi alla riunione di Genova al Piemonte, *maisons* francesi⁴¹ e inglesi si erano stabilite a Genova. Con l'avanzare degli anni Venti, erano soprattutto quelle inglesi ad affluirvi «in assai grande numero»⁴². Ricche di mezzi, «et riches de correspondants – rilevava il console francese a Genova – sont devenues les recommandataires de tout le commerce de l'Angleterre, et d'une grande partie des pays qui sont sous sa dépendance»⁴³.

Le *maisons* estere ebbero un ruolo importante nell'attivazione di nuovi traffici. Quelle inglesi s'impadronirono progressivamente di quote rilevanti del commercio di commissione dello scalo ligure, esercitando una concorrenza nociva per i negozianti genovesi, obbligati spesso ad abbandonare il tradizionale ruolo di commissionari per quello più rischioso di speculatori⁴⁴. Il loro elevato numero facilitava la penetrazione delle merci britanniche⁴⁵, agevolate dalla struttura del regime tariffario sardo, che le colpiva più lievemente rispetto a quelle di altre nazioni, e da prezzi molto competi-

³⁹ Il console forniva un esempio della remuneratività di questi traffici. Nel 1827 – riferiva – è arrivata a Genova la nave La Rose (di 538 tonnellate), che «après un de ces voyages de deux ans en Amérique, est retourné avec un chargement évolué à 4.800.000 francs, dont 300.000 francs, seulement, en denrées coloniales, tout le reste étant composé de lingots d'or e d'argent et 4 caisses d'améthystes» (*ivi, Gênes 10 juillet 1828*, p. 140).

⁴⁰ «L'importanza della piazza di Genova, dal punto di vista commerciale – opinava il console – è e diverrà ogni giorno più considerevole. La massa delle importazioni e delle esportazioni lo indica abbastanza. La quantità di capitali e il numero immenso dei suoi bastimenti, il talento e l'intraprendenza degli affari dei suoi abitanti, tutto tende ad aumentare questa importanza» (*ivi, Gênes 23 juillet 1829*, cit., p. 207).

⁴¹ Le principali *maisons* francesi stabilite a Genova all'alba degli anni Venti erano quelle dei fratelli Charbonnel, per i vini di Bordeaux e del Rhône, così come per i tessuti di S. Quentin; Pierre Lapierre, per le *draperies*; Monnet, Goiran e Satin per le seterie; i fratelli Bompard, e Briand per chincaglierie e mercerie (*ivi, tome 100, Gênes 26 mai 1823*, cit.). Nelle assicurazioni marittime nel 1821, accanto alle sei compagnie genovesi, «dotate di un capitale insufficiente», operavano due importanti società anonime di assicurazioni parigine (G. Doria, *Investimenti e sviluppo economico a Genova*, cit., p. 41).

⁴² Gli Inglesi erano presenti anche con un'agenzia delle assicurazioni del Caffè Lloyd (AMAE, *Corr. comm.*, tome 99, *Mémoire 1821*, cit., p. 176).

⁴³ *Ivi*, tome 101, *Gênes 2 mars 1826*, p. 133.

⁴⁴ *Ivi, Gênes 17 mai 1826*, cit., p. 176.

⁴⁵ *Ivi*, tome 99, *Mémoire 1821*, cit., p. 185.

tivi⁴⁶, che rendevano assai arduo per i produttori locali ed esteri sostenerne la concorrenza⁴⁷. L'esportazione inglese a Genova – attraverso il cui porto si svolgeva, primariamente, l'interscambio anglo-sardo – era nettamente superiore nel decennio 1822-31 a quella delle altre nazioni e costituiva circa un terzo del totale delle importazioni dello scalo genovese. Quest'ultimo rappresentava per gli Inglesi più un mercato di sbocco che di approvvigionamento. Il saldo delle relazioni commerciali tra il Regno Unito e Genova era, per il primo, sempre positivo. Il valore delle esportazioni britanniche a Genova era di gran lunga superiore a quello delle importazioni⁴⁸. Esse si situavano su una curva ascendente. Dagli oltre 13 milioni di franchi del 1822, le esportazioni balzavano a 33 milioni nel 1826, per scemare a 23 milioni nel 1831⁴⁹, dopo aver toccato i 32 milioni di franchi nel 1830⁵⁰.

E continuavano, pur tra fluttuazioni, ad essere elevate negli anni successivi: oltre 27 milioni nel 1843, più di 30 milioni nel 1846, per superare i 44 milioni nel 1849⁵¹.

Larga parte di queste merci era costituita da «tessuti di tutte le specie», che una volta arrivati nell'*entrepôt*, venivano in larga misura riesportati nel Milanese, in Toscana, nello Stato Pontificio, nelle Due Sicilie, nei Ducati di Parma e Piacenza e in Svizzera⁵². Londra provvedeva, per circa la metà, al-

⁴⁶ «Spesso il bisogno di soddisfare degli impegni – rilevava il console francese a Genova – li obbliga a vendere in perdita; ma non è meno solente che i bassi prezzi di quelle merci consentano un grande consumo» (*ivi*, tome 101, *Gênes 17 mai 1826*, cit., p. 176).

⁴⁷ *Ivi*, *Gênes 21 juillet 1825*, cit., p. 50.

⁴⁸ «È l'Inghilterra – si commentava da parte francese – che fa il commercio più vantaggioso con Genova, perché essa nulla o quasi importa in cambio» (*ivi*, tome 100, *Gênes 26 mai 1824*, cit., p. 157). Le esportazioni genovesi erano costituite in gran parte da seta greggia, olio e stracci (*ivi*, *Gênes 26 mai 1823*).

⁴⁹ Probabile che il calo dell'export inglese fosse dovuto alla quarantena delle navi britanniche per «resistenza del colera» (*ivi*, tome 103, *Gênes 10 septembre 1832*, p. 123).

⁵⁰ I valori relativi alle importazioni ed esportazioni non comprendevano le spedizioni di merci da Genova verso Malta e Gibilterra, né gli invii da questi due porti a Genova. «Le spedizioni indicate per Gibilterra non [erano] che simulate». In realtà esse erano destinate alla Spagna, dove venivano introdotte in contrabbando «dai genovesi molto abili a farlo, essendo estremamente conoscitori delle coste di Spagna più favorevoli al contrabbando» (*ivi*, tome 101, *Gênes 21 juillet 1825*, cit., p. 48). Nel 1823 le esportazioni dello scalo genovese, ufficialmente dirette a Malta e Gibilterra, ammontavano a 19.713.100 franchi (*ivi*, tome 100, *Gênes 26 mai 1824*, cit., p. 157).

⁵¹ *Ivi*, *Gênes, État du commerce, ad annum*.

⁵² Una parte dei tessuti inglesi diretti in Svizzera o nel Milanese, rientrava in contrabbando negli Stati sardi, dove erano venduti a prezzi «estremamente modici», limitando così sensibilmente, l'efficacia dei dazi di protezione: «la facilità con la quale il Governo permette la vendita di queste merci nell'interno, è un altro motivo di questo consumo così considerevole. Vi sono molti quartieri di Genova dove da qualche tempo tutti vendono i tessuti inglesi per un pezzo di pane (25 centesimi)» (*ivi*, tome 102, *Gênes 23 juin 1827*, p. 39). Una parte dei

l'importazione dallo scalo genovese di questo genere di merci. Nel 1828 ne inviava per 16,7 milioni di franchi, la Francia per 6 milioni, l'Austria per 4,7 milioni, la Svizzera per 1,4 milioni, la Toscana per 1,9 milioni di franchi⁵³.

Tab. 1 – Valori dell'interscambio commerciale Genova-Gran Bretagna, in franchi

Anni	Importazioni britanniche	Esportazioni britanniche
1822	4.627.100	13.310.300
1823	3.567.000	26.679.000
1824	2.802.900	23.534.000
1825	4.304.400	25.563.200
1826	858.600	33.108.900
1827	5.400.000	30.443.600
1828	1.982.000	29.000.000
1829	---	---
1830	2.000.000	32.000.000
1831	4.032.000	23.126.800
1832	1.227.100	22.939.000

Fonte: AMAE, *Corr. comm.*, Gênes, *État du commerce, ad annum*.

Notevoli erano pure gli arrivi a Genova di derrate coloniali. La Gran Bretagna ne inviava nel 1829 per 7,6 milioni di franchi, il Brasile per oltre 10 milioni, la Spagna per 2,9 milioni, il Portogallo 1,9 milioni, la Francia per più di 5 milioni di franchi e gli USA per 1,8 milioni⁵⁴. Questi articoli venivano poi esportati, principalmente, in Austria per 6,5 milioni di franchi; a Parma e Piacenza per più di 2 milioni; nelle Due Sicilie per oltre 4 milioni; nello Stato Pontificio per 1,3 milioni e in Toscana per 1 milione di franchi⁵⁵.

Nel commercio d'importazione dello scalo genovese un ruolo di primo piano svolgeva la Francia, i cui invii a Genova segnavano un sensibile incremento, passando da oltre 8 milioni di franchi nel 1822 a 12.398.200 nel 1825, a 13.789.900 nel 1828, per raggiungere i 28.819.800 nel 1832⁵⁶. Anche

cotoni filati inviati dall'Inghilterra a Genova erano introdotti in contrabbando in Francia (*ivi*, tome 99, *Mémoire 1821*, cit., p. 185).

⁵³ *Ivi*, tome 102, *Gênes 15 septembre 1830*, p. 284.

⁵⁴ Gli invii francesi erano costituiti in gran parte da zuccheri. «Queste derrate – commentava il console francese – sono per noi un mezzo di scambio con gli oli che il Ducato [di Genova] ci fornisce» (*ivi*, pp. 281-284).

⁵⁵ *Ivi*, p. 282.

⁵⁶ I dati relativi al 1825-32 si riferiscono a tutti i porti sardi di terraferma. È da considerare, tuttavia, che le importazioni marittime sarde dalla Francia – eccezion fatta per la quota relativa al consumo della contea di Nizza – passavano per Genova. Le esportazioni

Tab. 2 – Bilancia commerciale anglo-sarda negli anni 1830-1849, in lire sterline

Anni	Commercio generale		
	Importazioni inglesi dal Regno di Sardegna	Esportazioni inglesi nel Regno di Sardegna	Saldo
1830	24.382	1.255.627	1.231.245
1831	124.902	1.269.106	1.144.204
1832	31.938	1.152.795	1.120.857
1833	43.806	1.127.377	1.083.571
1834	43.649	1.755.282	1.711.633
1835	28.747	1.158.456	1.129.709
1836	37.374	1.432.275	1.394.901
1837	22.457	1.070.178	1.047.721
1838	19.932	1.545.033	1.525.101
1839	72.503	1.061.725	989.222
1840	7.559	1.445.828	1.438.269
1841	12.715	1.311.492	1.298.777
1842	149.112	1.130.297	981.185
1843	82.242	1.442.723	1.360.481
1844	122.999	1.171.782	1.048.783
1845	122.459	846.130	723.671
1846	162.235	1.163.261	1.001.026
1847	174.176	790.185	616.009
1848	113.051	1.540.565	1.427.514
1849	142.118	2.320.549	2.178.431

Fonte: The National Archives, London, *Public Record Office*, CUST 4/25-44 e CUST 8/31-70.

negli anni successivi, pur con un andamento altalenante, gli invii francesi a Genova erano costantemente superiori alle importazioni⁵⁷.

Gli arrivi dalla Francia si avvalevano dell'opera fattiva di alcune *maisons* di commercio francesi insediatesi nella piazza genovese già a partire dai primi anni della Restaurazione. Ad alimentare la corrente d'esportazione france-

marittime sarde, per motivi tariffari partivano invece dal porto di Nizza, così come gli oli delle Due Sicilie arrivate a Nizza su navi napoletane e ivi trasbordate su navi francesi dirette a Marsiglia. Sicché, il numero di navi francesi che frequentavano il porto di Nizza era di gran lunga superiore a quello relativo al porto di Genova. Nel 1824 le navi francesi entrate nel porto di Nizza erano 610; quelle giunte a Genova e Porto Maurizio 315 (*ivi*, tome 101, *Mémoire commerciale 1824*, cit., p. 49). Dieci anni dopo, nel 1833, solo 83 navi francesi visitavano il porto di Genova, contro 605 entrate a Nizza (*ivi*, tome 103, *Gênes 10 février 1835*, p. 308).

⁵⁷ L'interscambio Francia-Stati sardi si svolgeva prevalentemente via terra e il saldo era costantemente favorevole a questi ultimi.