

STORIA ECONOMICA

ANNO XVIII (2015) - n. 2



Edizioni Scientifiche Italiane

Direttore responsabile: LUIGI DE MATTEO
Comitato di Direzione: LUIGI DE MATTEO, ALBERTO GUENZI,
PAOLO PECORARI

La Rivista, fondata da Luigi De Rosa nel 1998, si propone di favorire la diffusione e la crescita della Storia economica e di valorizzarne, rendendolo più visibile, l'apporto al più generale campo degli studi storici ed economici. Di qui, pur nella varietà di approcci e di orientamenti culturali di chi l'ha costituita e vi contribuisce, la sua aspirazione a collocarsi nel solco della più solida tradizione storiografica della disciplina senza rinunciare ad allargarne gli orizzonti metodologici e tematici.

Comitato scientifico: Frediano Bof (Università di Udine); Giorgio Borelli (Università di Verona); Andrea Cafarelli (Università di Udine); Aldo Carera (Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano); Giovanni Ceccarelli (Università di Parma); Daniela Ciccolella (CNR-Issm); Alida Clemente (Università di Foggia); Francesco Dandolo (Università Federico II di Napoli); Francesco D'Esposito (Università G. D'Annunzio di Chieti-Pescara); Marco Doria (Università di Genova); Giovanni Farese (Università Europea di Roma); Giulio Fenicia (Università di Bari); Luciana Frangioni (Università del Molise); Paolo Frascani (Università L'Orientale di Napoli); Maurizio Gangemi (Università di Bari); Andrea Giuntini (Università di Modena e Reggio Emilia); Amedeo Lepore (Seconda Università di Napoli); Germano Maifreda (Università di Milano); Daniela Manetti (Università di Pisa); Paola Massa (Università di Genova); Giampiero Nigro (Università di Firenze); Nicola Ostuni (Università Magna Græcia di Catanzaro); Paola Pierucci (Università G. D'Annunzio di Chieti-Pescara); Gianluca Podestà (Università di Parma); Mario Rizzo (Università di Pavia); Gaetano Sabatini (Università di Roma Tre); Giovanni Vigo (Università di Pavia).

Storia economica effettua il referaggio anonimo e indipendente.

Direzione e redazione: Prof. Luigi De Matteo, vico S. Maria Apparente, 44, 80132 Napoli; Università di Napoli "L'Orientale", Dipartimento di Scienze Sociali, Largo San Giovanni Maggiore, 30, 80134 Napoli – Tel. 081/6909483; *e-mail:* dematteo@unior.it

Gli articoli, le ricerche, le rassegne, le recensioni, e tutti gli altri scritti, se firmati, esprimono esclusivamente l'opinione degli autori.

Amministrazione: Edizioni Scientifiche Italiane, via Chiatamone 7, 80121 Napoli – tel. 081/7645443 pbx e fax 081/7646477 – Internet: www.edizioniesi.it; *e-mail:* info@edizioniesi.it

Registrazione presso il Tribunale di Napoli al n. 4970 del 23/6/1998. Responsabile: Luigi De Matteo.

Copyright by Edizioni Scientifiche Italiane – Napoli.

Periodico esonerato da B.A.M. art. 4, 1° comma, n. 6, d.P.R. 627 del 6-10-78

SOMMARIO

ANNO XVIII (2015) - n. 2

RETI FINANZIARIE E RETI COMMERCIALI. OPERATORI ECONOMICI STRANIERI IN PORTOGALLO (XVI-XVII SECOLO)

a cura di Benedetta Crivelli e Gaetano Sabatini

- L'espansione commerciale e finanziaria del Portogallo nella prima età moderna. Un bilancio storiografico* di Benedetta Crivelli e Gaetano Sabatini p. 257
- Il Portogallo, tra Mediterraneo e Atlantico
- NUNZIATELLA ALESSANDRINI, *Reti commerciali genovesi a Lisbona nel secolo XVII: elementi di commercio globale* » 275
- ANTONELLA VIOLA, *Trade and diplomacy: the Ginori family's trading network in the Iberian Peninsula (1660-1700)* » 299
- Individui e istituzioni nello sviluppo dell'economia portoghese
- JÜRGEN POHLE, *Lucas Rem e Sebald Kneussel: due agenti commerciali tedeschi a Lisbona all'inizio del secolo XVI e le loro testimonianze* » 315
- CATIA ANTUNES, *Failing institutions: the Dutch in Portugal and the tale of a Sixteenth-Century firm* » 331
- BENEDETTA CRIVELLI, *Fiere di cambio e finanza internazionale: la rete degli intermediari finanziari tra Milano e Lisbona nella seconda metà del XVI secolo* » 349
- Le reti transnazionali del commercio globale
- AMÉLIA POLÓNIA, *Understanding the role of foreigners in the Portuguese overseas expansion through the lenses of the theories of cooperation and self-organization* » 385

SOMMARIO

ANA SOFIA RIBEIRO, <i>Trans-national cooperation: an asset in the Portuguese overseas trade. Foreigners operating in the Portuguese overseas trade, 1580-1590</i>	» 415
FILIPA RIBEIRO DA SILVA, <i>Ebrei, olandesi, portoghesi e il commercio atlantico: reti di commercio e di finanze transimperiali, 1580-1670</i>	» 445
ARTICOLI E RICERCHE	
RITA MAZZEI, <i>Sete italiane nella Russia della seconda metà del Seicento. La produzione lucchese alle fiere di Arcangelo</i>	» 473
ALIDA CLEMENTE, <i>La sovranità vincolata: mercantilismi, guerre commerciali e dispute istituzionali negli anni Settanta del Settecento (Napoli e Venezia)</i>	» 517
STEFANIA ECCHIA, <i>Esattori, creditori, funzionari. I notabili provinciali a supporto della politica riformista sul finire dell'Impero ottomano</i>	» 547

LA SOVRANITÀ VINCOLATA:
MERCANTILISMI, GUERRE COMMERCIALI E DISPUTE
ISTITUZIONALI NEGLI ANNI SETTANTA
DEL SETTECENTO (NAPOLI E VENEZIA)

Premessa. Il ritorno al mercantilismo

Negli anni Settanta del secolo scorso vari approcci interpretativi alla storia economica europea rivalutarono l'importanza di determinanti di lungo periodo della crescita che affondavano le loro radici nella prima modernità: le istituzioni, i conflitti distributivi, la demografia, i flussi commerciali transnazionali¹. Con qualche importante eccezione², il ruolo degli stati nella riscoperta crescita smithiana di un'epoca fino allora ritenuta immobile, appariva secondario, malgrado l'enfasi che la *master narrative* via via più accreditata della storia europea andava ponendo sul ruolo delle istituzioni nello sviluppo dei mercati³. In questa lettura, infatti, le virtù dello stato erano ridotte

¹ È la cosiddetta «revolt of early modernists», cfr. J. DE VRIES, *The Industrial Revolution and the Industrious Revolution*, «The Journal of Economic History», 54 (1994), p. 253. Le principali interpretazioni anti-stagnazioniste della storia economica moderna emerse nel corso degli anni Settanta sono state quelle di F. Mendels, centrata sulla proto-industria, R. Brenner, sui conflitti sociali e la definizione della proprietà della terra, I. Wallerstein, sulla funzione propulsiva del commercio a distanza e la formazione cinquecentesca di una economia-mondo, e infine D. North, sul ruolo delle istituzioni a sostegno dei contratti e dei diritti di proprietà. Dedicò un'ampia discussione a questa svolta S.R. EPSTEIN in *Freedom and Growth. The Rise of States and Markets in Europe, 1300-1750*, Routledge, London 2001.

² I. WALLERSTEIN, *Il mercantilismo e il consolidamento dell'economia-mondo europea: 1600-1750*, Il Mulino, Bologna 1986. Nello schema di Wallerstein, il ruolo degli stati è centrale nel sostegno al commercio e ai ceti dominanti, e l'equilibrio interstatale europeo è l'elemento chiave che spiega la configurazione del sistema-mondo europeo come economia e non come impero, e dunque la sua durevolezza e la sua efficienza nella estrazione del surplus.

³ Mi riferisco alla lettura neoistituzionalista. L'affermazione dell'egemonia europea si spiega qui con la 'intrinseca' capacità di costruire istituzioni al servizio dell'iniziativa privata che garantissero la certezza dei diritti di proprietà e dei contratti.

essenzialmente alla capacità di difendere i diritti di proprietà, disegnando un quadro istituzionale favorevole alla libera iniziativa individuale, e consentendo alle forze del progresso iscritte nell'espansione dei mercati, resi 'funzionanti' da istituzioni efficienti, di agire senza ostacoli.

Tuttavia, all'alba del nuovo millennio, le prospettive storiografiche sembrano essere significativamente mutate. L'avanzata della *global history*⁴ ha rimesso in discussione in maniera più o meno radicale i risultati di molta della storiografia fondata sull'assunto dell'eccezionalità europea, da un lato ridimensionandola, o, se vogliamo, "provincializzandola"⁵, dall'altro sfidando la spontaneità e l'autoreferenzialità del suo sviluppo e il virtuoso intreccio tra espansione dei mercati e istituzioni efficienti. Nel proporre un approccio connettivo alla storia mondiale in età moderna, trascendendo gli angusti (e talvolta fuorvianti) limiti dei confini nazionali, i più recenti approcci hanno teso a rivalutare il ruolo delle asimmetrie nei rapporti internazionali, tanto economici quanto politici, nel determinare convergenze e divergenze, almeno a partire dal secondo Settecento⁶.

Malgrado non vi sia consenso sul ruolo del commercio estero nella crescita moderna⁷, alcuni lavori relativamente recenti nell'ambito della

Per la sua più recente formulazione, cfr. D.C. NORTH, J.J. WALLIS, B.R. WEINGAST, *Violence and social orders: a conceptual framework for interpreting recorded human history*, Cambridge University Press, New York 2009.

⁴ Per una rassegna delle linee fondamentali di questo filone, nato nell'ambito della cosiddetta 'California School', rinvio a V. BEONIO BROCCIERI, *Divergenze e contingenza: modernità e rivoluzione industriale in Europa e Asia nella prospettiva della 'California School'*, «Società e storia», 119 (2008), pp. 1000-1027.

⁵ D. CHAKRABARTY, *Provincializing Europe: Postcolonial thought and historical difference*, Princeton University Press, Princeton 2009.

⁶ Cfr. K. POMERANZ, *La grande divergenza. La Cina, l'Europa e la nascita dell'economia mondiale moderna*, Il Mulino, Bologna 2004. Così Pomeranz riassume: «La tesi di questo volume è che la coercizione esercitata dagli europei sulle altre aree del mondo contribuisca a spiegare la differenza tra la via seguita dall'Europa e quella percorsa da altre aree dell'Eurasia, in primo luogo Cina e Giappone», ivi, p. 18. Sulla rivoluzione industriale come processo globale cfr. *La rivoluzione industriale tra l'Europa e il mondo*, a cura di T. Detti e G. Gozzini, Bruno Mondadori, Milano 2009.

⁷ Per una breve sintesi delle posizioni in merito cfr. S.A. CONCA MESSINA, *Crescita e trasformazioni tra età moderna e rivoluzione industriale*, «Società e storia», 133 (2011), pp. 551-608, in particolare pp. 592-599. Va qui ricordato che il dibattito verte soprattutto sul contributo che il commercio estero ha fornito all'industrializzazione dell'Europa; di contro nessuno discute gli effetti negativi di deindustrializzazione e sottosviluppo che gli stessi processi hanno determinato nella periferia. Cfr. P.

stessa storiografia economica *mainstream* hanno recuperato all'analisi il ruolo dell'integrazione commerciale come vettore di divergenze e fattore di sottosviluppo⁸ non solo dei Paesi coloniali, ma anche dell'Europa periferica⁹. A sua volta, la storia del commercio nell'età moderna è inscindibile da quella della formazione dello stato fiscal-militare¹⁰, e dall'aggressiva competizione per la conquista dei mercati: se un'eccezionalità sembra presentare la storia europea rispetto a quella cinese, ad esempio, che ha come protagonista un impero agrario con ampi margini di espansione produttiva e mercantile interna, questa risiede proprio nella peculiare connessione tra il potere militare e l'espansione commerciale, nella costruzione di imperi mercantili e nella competizione tra stati¹¹.

In questo quadro si colloca il revival di studi e di riflessioni storiografiche sul mercantilismo come cifra peculiare dell'economia politica europea¹². Sistemattizzato come teoria e pratica di politica economica dal pionieristico studio di E. Heckscher, dopo esser stato a lungo oggetto di dispute di natura ideologica, il mercantilismo è oggi ampiamente riconosciuto come "concetto operativo" utile a racchiudere in uno schema generale, che sottende il processo di formazione dello stato, la complessità e la diversità delle misure di politica economica adottate in differenti contesti istituzionali ed economici in un

O'BRIEN, *European Economic Development: The Contribution of the Periphery*, «The Economic History Review», 35 (1982), pp. 1-18; P. BAIROCH, *Economia e storia mondiale*, Garzanti, Milano 1998, pp. 114-126.

⁸ F. RONALD, K.H. O'ROURKE, *Power and plenty: trade, war, and the world economy in the second millennium*, Princeton University Press, Princeton 2007.

⁹ J.C. WILLIAMSON, *Trade and poverty: when the Third World fell behind*, Mit Press, Cambridge (MA) 2011. Williamson suggerisce «to add globalization forces to an agenda that explores the roles of culture, institutions, bad government, and geography in the European periphery» (ivi, p. 37). La sua tesi è che la domanda di beni primari, modificando la struttura dei prezzi relativi, abbia attirato investimenti in questo settore, scoraggiando quelli nei settori capital-intensive, e creando relazioni di dipendenza. Il «Dutch disease» avrebbe rallentato la progressione della periferia europea verso lo sviluppo di settori ad alta intensità di capitale a partire dalla seconda metà del XVIII secolo, quando si verificò il boom nelle ragioni di scambio dei prodotti primari.

¹⁰ Sullo stato fiscal-militare cfr. J. BREWER, *The Sinews of power: war, money, and the English state, 1688-1783*, Harvard University Press, Cambridge (MA) 1990.

¹¹ R. BIN WONG, *The Search for European Differences and Domination in the Early Modern World: a View from Asia*, «The American Historical Review», 107 (2002), pp. 447-469.

¹² Una sintesi a mio avviso ancora efficace è in C.H. WILSON, *Commercio, società e Stato*, in *Storia economica Cambridge*, IV, Einaudi, Torino 1975, pp. 563-669.

periodo relativamente lungo della storia europea¹³. L'interesse che il tema attrae riguarda da un lato la sua consistenza come riflessione consapevole sulle possibilità di espansione dell'economia moderna, a dispetto del pregiudizio smithiano verso la "puerile ossessione del bullion", dall'altro la connessione tra politiche di potenza ed espansione commerciale, tra *sea power* e precondizioni dell'accumulazione¹⁴.

Il Settecento occupa in questa riscoperta un posto peculiare. Secondo un approccio tradizionale il secolo dei Lumi avrebbe sostituito alle visioni *naïf* del mercantilismo quelle dell'economia politica fattasi scienza, liberando definitivamente le forze di produzione a cominciare da quell'Inghilterra che per prima legò i poteri dello stato alla volontà di corpi sociali progressivi. La storia intellettuale più recente invita a ripensare questa lettura, ricollocando le idee "illuministe" nei loro contesti, ed evitando di leggere la tradizione filosofica dell'età dei Lumi come una lineare progressione verso il liberalismo e il *doux commerce*, più o meno ostacolata dalla persistenza di incrostazioni mercantilistiche¹⁵. I contestatori di questa 'teleologia' hanno recuperato la visione tutt'altro che omogeneamente pacifica che l'Illuminismo produsse del commercio, ridimensionando la centralità del liberalismo economico nel pensiero settecentesco¹⁶. In poche parole, il commercio continuò a essere "affare di stato", perché la potenza del commercio era, in ultima analisi, potenza militare e politica, e viceversa. Il tardo-mercantilismo settecentesco, che tanta fortuna conobbe nelle realtà economicamente deboli, i.e. nelle periferie europee, lungi dall'essere una sopravvivenza del 'crisoedonismo', si accompagnò costantemente alla pragmatica consapevolezza che condi-

¹³ Per una storia del concetto di mercantilismo e delle sue teorizzazioni cfr. C. SPECTOR, *Le concept de mercantilisme*, «Revue de Métaphysique et de morale», 39 (2003), 3, pp. 289-309.

¹⁴ I. HONT, *Jealousy of trade: international competition and the Nation-state in historical perspective*, Harvard University Press, Cambridge (MA) 2005; S.A. REINERT, *Rivalry. Greatness in early modern political economy*, in *Mercantilism reimagined: political economy in early modern Britain and its empire*, a cura di P.J. Stern e C. Wennerlind, Oxford University Press, Oxford 2013; S.A. REINERT, *Lessons on the rise and fall of great powers: conquest, commerce, and decline in enlightenment Italy*, «The American Historical Review», 115 (2010), pp. 1395-1425. Sul ruolo della competizione politica e militare nel declino olandese di fine Seicento cfr. P. O'BRIEN, *Mercantilism and imperialism in the rise and decline of the Dutch and British economies 1585-1815*, «De Economist», 148 (2000), pp. 469-501.

¹⁵ HONT, *Jealousy of trade*; REINERT, *Rivalry*.

¹⁶ Cfr. K. O'BRIEN, *The Return of Enlightenment*, «The American Historical Review», 115 (2010), pp. 1426-1435.

zione indispensabile dell'indipendenza commerciale – e politica – fosse lo sviluppo di settori produttivi a rendimenti crescenti (manifatture)¹⁷. E la contestazione riformatrice, a suo modo 'liberale', delle istituzioni paralizzanti, andava di pari passo con una visione pragmatica della competizione internazionale e della struttura egemonica delle relazioni interstatuali.

Su questo fronte il caso del Regno di Napoli assume una sua paradigmaticità come culla di un'economia politica tutt'altro che impegnata nella formulazione di un'idea de-politicizzata di mercato, e fortemente consapevole dell'influenza dei rapporti di forza economici e politici nel condizionare il destino delle nazioni¹⁸. I riformatori napoletani avevano ben presente la condizione di dipendenza commerciale del Regno dalle "potenze di industria e di commercio", e ritenevano imprescindibile la rottura di questo legame asimmetrico attraverso la promozione delle manifatture. L'ossessione dei riformatori e dello stato per il "commercio attivo" nasceva del resto da una diffusa rappresentazione del modello vincente dell'espansione commerciale inglese e olandese, come processo essenzialmente sospinto e sostenuto dalla potenza statale¹⁹.

Tuttavia il rapporto tra la teoria e le pratiche mercantili, e tra queste e il complesso apparato istituzionale prodotto dal crescente interventismo statale, sono essenziali a comprendere le varianti molteplici che il "mercantilismo" assunse nei differenti contesti. Dal tentativo, o meglio dall'illusione, di piegare le dinamiche intrinsecamente globali

¹⁷ «The economic essence of mercantilism was to line up private and public vested interests by getting nations into increasing return industries that create virtuous circles of development. [...] We would argue that adherence to the above principles has been a *mandatory passage point for all nations progressing from poor to rich, including Korea in the 1960s and 1970s*», E.S. REINERT, *How rich nations got rich. Essays in the history of economic policy*, in MPRA Working paper No. 2004/01 (2004), p. 8, <http://mpra.ub.uni-muenchen.de/48147>.

¹⁸ Non di questo avviso J. Robertson, che legge il movimento riformatore napoletano come emancipazione dell'economia dalla ragion di stato, J. ROBERTSON, *The case for the Enlightenment: Scotland and Naples, 1680-1760*, Cambridge University Press, Cambridge 2005. Critico di questa visione, Reinert sottolinea al contrario la continuità dell'economia politica illuministica con il machiavellismo seicentesco, e l'influenza che su di essa esercitavano le riflessioni di Antonio Serra sul legame tra subalternità politica e dipendenza commerciale, A.S. REINERT, *In margine a un bilancio sui lumi europei*, «Rivista storica italiana», 118 (2006), pp. 975-986.

¹⁹ Per una recente sintesi della posizione dei riformatori sulla dipendenza del Regno, cfr. A. TUCCILLO, *La frontière de la civilisation. Royaume de Naples et Méditerranée dans les écrits des illuministi méridionaux*, «Rives Méditerranéennes», 49 (2014), pp. 159-173.

del commercio estero agli interessi statuali, ponendole al servizio di una “pubblica felicità” che diveniva il principio retorico di legittimazione morale e di desiderabilità della “società commerciale”, scaturiva una ipertrofica moltiplicazione di forme e strumenti di regolazione del commercio con cui gli operatori economici quotidianamente si confrontavano²⁰. Il cortocircuito che ne derivava tra regole invasive quanto inefficaci e le logiche di autonomia e autoregolazione consuetudinaria di pratiche commerciali deterritorializzate, restituisce l'immagine netta di un mercantilismo mediterraneo contraddittorio e goffo, in cui la tensione statale verso uno *jus perfectum* non faceva che creare spazi normativi confusi e sovrapposti, in cui la regolamentazione positiva era costretta a lasciare il passo a una continua negoziazione con soggetti e interessi particolari²¹. Dal rapporto complesso tra norme, istituzioni e “moralità” mercantili, emerge dunque un processo di costruzione del mercato che si distacca da molte delle narrazioni dominanti²².

In queste narrazioni del Mediterraneo, l'analisi dei rapporti di dipendenza commerciale è rimasta in buona parte ferma al dibattito scaturito, negli anni Settanta, dalla pubblicazione dei volumi sull'economia-mondo di I. Wallerstein, e alle infinite suggestioni della *Méditerranée* di Braudel²³. Se in quella fase la visione di quello napoletano come “mercato coloniale” è stata forse fin troppo esasperata nell'interpretazione storiografica²⁴, fornendo una rappresentazione parziale

²⁰ *Lo spazio tirrenico nella 'grande trasformazione'. Mercì, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, Atti del convegno internazionale di Bari, 17-18 novembre 2006, a cura di B. Salvemini, Edipuglia, Bari 2009.

²¹ «Il ‘commercio attivo’ viene perseguito attraverso un reciproco ‘harassement’ che, sotto gli occhi delle magistrature superiori, coinvolge migliaia di ufficiali e mercanti. Ne deriva un abbassamento del livello dei decisori ed un coinvolgimento sistematico nel processo decisionale degli stessi soggetti che dovrebbero subirlo. I luoghi delle decisioni si diffondono, si frantumano, si avvicinano agli attori della vita economica, dando origine a intrecci di interessi e di ruoli», A. CARRINO, B. SALVEMINI, *Come si costruisce uno spazio mercantile: il Tirreno nel Settecento*, «Studi storici», 53 (2012), p. 70.

²² B. SALVEMINI, *Negli spazi mediterranei della decadenza: note su istituzioni, etiche e pratiche mercantili della tarda età moderna*, «Storica», 51 (2011), pp. 7-51; B. SALVEMINI, R. ZAUGG, *Premessa*, in *Frodi marittime tra norme e istituzioni (secc. XVII-XIX)*, «Quaderni storici», 143 (2013), pp. 311-332.

²³ Per una riflessione, cfr. M.A. VISCEGLIA, *Sistema feudale e mercato internazionale: la periferizzazione del Paese*, «Prospettive Settanta», 1-2 (1985), pp. 69-88.

²⁴ Cfr., ad esempio, F. BARRA, *Il Mezzogiorno nelle relazioni internazionali*, in *Storia del Mezzogiorno*, IX, a cura di G. Galasso e R. Romeo, Edizioni del Sole, Napoli 1993, pp. 157-232. B. Salvemini, ad esempio, enfatizza la pervasività dei «mo-

del Mezzogiorno nel mercato estero, ciò tuttavia non esclude che l'esistenza di gerarchie economiche fondate sulla divisione internazionale del lavoro²⁵ si riflettesse sulla capacità statale non solo di rendere effettive le regole, ma persino di emanarle. In una certa misura, cioè, le politiche del 'commercio attivo' furono inibite a monte nel processo medesimo della decisione politica, che lungi dal configurarsi come atto autoritativo, era, nella configurazione istituzionale della monarchia composita, un processo negoziato con soggetti sociali e istituzioni intermedie capaci di influenzarne i contenuti e l'esito.

L'episodio che qui si illustrerà ne è un esempio. Esso racconta come e quali forze determinarono l'impossibilità da parte del Regno di Napoli di attuare misure commerciali difensive nei confronti della Repubblica di Venezia negli anni Settanta del Settecento. L'influenza degli interessi diffusi nella determinazione delle scelte politiche in materia di commercio estero consente di cogliere il conflitto tra l'astratta tensione degli stati centrali verso il governo dell'economia e il modo in cui l'economia e le sue dinamiche, legate a processi strutturali e interessi "strutturati" in una sorta di sovra-spazio che annulla i confini statuali, riuscissero di contro a governare la politica.

Napoli e Venezia nel Settecento: complementarità e 'commercio attivo'

Nel corso del Settecento, i rapporti commerciali tra il Regno di Napoli e la Repubblica di Venezia subiscono solo marginalmente le conseguenze della riconfigurazione dei traffici adriatici a favore dei nuovi porti franchi di Trieste e di Ancona²⁶. Interrottisi durante il vicereame austriaco per effetto di un'esplicita strategia di boicottaggio

vimenti browniani» a fronte di una troppo rigida visione della dipendenza commerciale, B. SALVEMINI, *Innovazione spaziale, innovazione sociale: traffici, mercanti e poteri nel Tirreno del secondo Settecento*, in *Lo spazio tirrenico nella 'grande trasformazione'*, pp. V-XXX.

²⁵ Si vedano per una sintesi P. BEVILACQUA, *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale (secoli XVIII-XX)*, «Meridiana», 1 (1987), pp. 19-45; B. SALVEMINI, *The arrogance of the market. The economy of the kingdom between the Mediterranean and Europe, in Naples in the eighteenth century. Birth and death of a nation state*, a cura di G. Imbruglia, Cambridge University Press, Cambridge 2000, pp. 44-69.

²⁶ Per un quadro completo, cfr. R. ROMANO, *Il Regno di Napoli e la vita commerciale nell'Adriatico*, in *Napoli. Dal Vicereame al Regno. Storia economica*, Einaudi, Torino 1976, pp. 123-158. Sui 'porti franchi' si veda A. CARACCILOLO, *Il dibattito sui «porti franchi» nel Settecento: genesi della franchigia di Ancona*, «Rivista storica italiana», 75 (1963), pp. 538-558.

da parte dell'Impero asburgico²⁷, essi riprendono con l'arrivo di Carlo di Borbone a seguito di un deliberato riavvicinamento con Venezia, accompagnato da una serie di progetti, ivi compresa la stipula di un trattato commerciale, che finiranno per arenarsi sul disaccordo tra le due parti in merito al ripristino dei privilegi di cui i bastimenti veneziani hanno tradizionalmente goduto nel Regno. Malgrado il fallimento delle trattative politiche, e a dispetto della propensione veneziana all'adozione di misure protezionistiche, come la preferenza 'di fatto' concessa ai bastimenti veneti e i provvedimenti di elevazione dei dazi, i traffici tra il Regno e Venezia, e in particolare di prodotti pugliesi (olio, sale, lane, frutta secca) contro manufatti (tessuti, pelli, cristalli), metalli (ferro) e materiali da costruzione (legno), crescono autonomamente e a ritmi sostenuti nella prima metà del secolo²⁸. In definitiva Venezia, dopo la pesante marginalizzazione subita dalla politica commerciale asburgica, recupera buona parte delle posizioni perse, e i mercanti veneziani residenti in Puglia per lo più recuperano gli antichi privilegi fiscali e giudiziari di cui hanno goduto prima della loro sospensione decretata dagli austriaci²⁹.

La saldatura e l'incremento dei traffici si fonda su un'accentuata complementarità tra le due economie iscritta nelle strutture produttive³⁰: le manifatture tessili venete utilizzano materia prima pugliese;

²⁷ Su alcuni aspetti della politica asburgica e sull'ascesa di Trieste dopo lo stabilimento, nel 1719, del porto franco, cfr. D. ANDREOZZI, «*Quale generazione di fiera si pensi di introdurre*». *Spazi dei commerci e pratiche dei mercanti a Trieste e nel Litorale austriaco nei primi decenni del Settecento*, in *Acque, terre e spazi dei mercanti*, a cura di D. Andreozzi, L. Panariti e C. Zaccaria, Editreg, Trieste 2009, pp. 113-139.

²⁸ Cfr. F. VENTURI, *Settecento Riformatore*, I, *Da Muratori a Beccaria*, Einaudi, Torino 1998, pp. 71-72. Sui negoziati per la stipula del trattato, cfr. R. ROMANO, *Un tentativo di stipulazione di trattato commerciale tra Napoli e Venezia nel 1739*, «*Studi economici ed aziendali*», 3 (1948), pp. 437-452.

²⁹ Sul tema complesso dei privilegi veneziani e della loro rinegoziazione dopo il 1734 si veda R. ZAUGG, *Stranieri di antico regime. Mercanti, giudici e consoli nella Napoli del Settecento*, Viella, Roma 2011, pp. 125-129.

³⁰ In merito alla crescita e alla riconversione manifatturiera veneziana come risposta adattiva alle nuove condizioni del mercato estero tra Sei e Settecento, cfr. le riflessioni di P. LANARO, *At the centre of the old world. Reinterpreting Venetian economic history and the venetian mainland, 1400-1800*, in *At the Centre of the Old World Trade and Manufacturing in Venice*, a cura di P. Lanaro, Centre for Reformation and Renaissance Studies, Toronto 2006, pp. 19-72, e i saggi contenuti nel volume dedicati ai singoli settori manifatturieri; in particolare W. PANCIERA, *The Industries of Venice in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, pp. 185-215, sfata il luogo comune storiografico del declino assoluto di Venezia nel Settecento, in cui sia la produzione manifatturiera che quella cantieristica continuano a crescere.

Venezia, inoltre, svolge un consolidato ruolo di mediatrice dei flussi di merci provenienti nel Regno dall'Europa centrale. Secondo il console napoletano a Venezia Pietro Rombenchi, la sua capacità di gestire i traffici con il Mezzogiorno nasce proprio da lì, dalle commissioni che i mercanti regnicoli fanno ai veneziani di manufatti provenienti dalle regioni germanofone. Scrive infatti nel 1765:

[i veneziani] si sono resi padroni di tutto il commercio venente, ed andante dal porto di Manfredonia, portando di qui a colà tutte le mercanzie della Germania spettanti alli due Regni di S.M., e che commettono li suoi sudditi alli lor corrispondenti, e trovano poi pronti li ritorni in tante lane di Puglia, che infino a 1600 a 1700 balloni, di libbre 7 in 800 l'uno a Zecchini 26 di nolo cadauno, ne trasportano annualmente in questo porto e per il meno 8 in 10 bastimenti veneti chiozotti fanno tal proficuo commercio ogn'anno, e 4 in 5 per Pescara e Chieti per Abruzzo, sì di lane che d'altri generi, e pure dovrebbe essere tutto impiego e profitto delli sudditi della M.S.; tanto più che sudetto genere di lana è capo necessarissimo e che non puole fare di meno questo stato veneto per la fabbrica della Pannina, in Bergamasca, Bresciana, Vicentina e Trevisana, e così necessarij sono li generi del Zafferano, Manna, Resina, Regola, Spagna, e Mandole e Ceneri capo pur necessarissimo alla fabbrica Vetri Cristalli, che finalmente poi codesti legnami non estraggono di qui più che pochissimi generi, cioè delle Tavole, e Legname per la Puglia e la Sicilia, e delli Cristalli e superflue Galanterie, e delli Libbri a stampa, essendo oggidi ben provisti di tutto, grazie a Dio, e vi fioriscono tutte le fabbriche necessarie, cioè di cere, Vetri, zucheri fini in pani, e le pannine le ricevono dall'Inghilterra et Olanda e le drapperie seta dalla Francia, e le telerie dalla Germania³¹.

Tuttavia, dal punto di vista del Regno di Napoli, quello con Venezia è un 'commercio attivo'³². L'esportazione dei prodotti pugliesi e siciliani, olio, sali, e soprattutto lana grezza prodotta dagli allevatori transumanti tra i monti dell'Abruzzo e il Tavoliere, genera un surplus della bilancia commerciale napoletana, e una frenetica attività dei legni di bandiera regnicola nell'Adriatico. Questo almeno è quanto ri-

³¹ *Esposizione sopra la grande Declinazione delli Commercij delli Sudditi di S.M. Siciliana a questa parte di Venezia e qual potrebbe essere la sua pronta risorsa a vantaggio delli medesimi avanti che il male si avanzasse di vantaggio, che umilia al suo Signore con li dovuti riflessi il zelo del suo Regio agente, D. Gabriel Rombenchi in Venezia del 17 agosto 1765*, interamente citata da ROMANO, *Il Regno di Napoli*, pp. 145-146.

³² Per 'commercio attivo' si intendeva sia l'attivo della bilancia commerciale sia il controllo del trasporto. In merito cfr. G. PALMIERI, *Riflessioni sulla pubblica felicità relativamente al Regno di Napoli*, Presso i Fratelli Raimondi, Napoli 1787, pp. 121-122.

sulta fino agli anni Sessanta³³. Come già anticipato dalla testimonianza del Rombenchi, infatti, a partire dal 1760 la marina veneta inizia a occupare gran parte degli spazi della navigazione con la Puglia, compensando così la “dipendenza” delle manifatture veneziane dalla materia prima pugliese con i profitti dell’intermediazione e del trasporto. Scrive ancora Rombenchi nel 1766:

Attesa l’esonazione qui ricorrente del dazio d’entrata alli olij forestieri, chiamati dalla carestia a bisogno della Dominante e Stato, sonosi da tre mesi a questa parte veduti a giungere in questo porto dodici, in tredici trabacoli carichi del genere provenienti dalla Puglia; ma di questi un solo trabacolo di bandiera del Re nostro signore, li altri tutti di bandiera tripolina, quantunque li speditori dell’oglio sieno tutti sudditi della M.S., che qui spediscono per loro conto, a rischio. Altri sette in otto trabacoli provenienti da Manfredonia qui pervennero con carichi di lane da Puglia, ma di questi pure niuno regnicolo, tutti bensì di veneta bandiera. Molti altri se n’attendono con nuovi carichi d’ambidue li generi anzidetti, ma niuno del Real Padiglione; sicché da quello, ch’alla giornata col fatto osservo, li Esteri vengono in Regno a portar via alli poveri sudditi della M.S., che moltissimi da me qui furono a querelarsi, li loro valevoli commerci, e la navigazione, mentre essi per non languire di fame sono obligati di fare con li loro trabacoli il miserabilissimo traffico in questo porto di sole legna da foco, che prendono alla Montagna dell’Angelo³⁴.

Di fatto, quello che Ruggiero Romano ha descritto come “declino” dei commerci adriatici con Venezia è soprattutto un declino del ruolo della marineria regnicola, meno un declino assoluto degli scambi commerciali: del resto Venezia non può fare a meno della materia prima del Tavoliere, come testimonierà il Supremo Magistrato di Commercio replicando le considerazioni succitate del console Rombenchi, mentre l’andamento delle esportazioni di lana grezza mostrerà un significativo declino solo nell’ultimo ventennio del secolo, sulle cui ragioni si tornerà in seguito³⁵.

Di contro, l’arrivo dei legni pugliesi e siciliani nel porto di Venezia diventerà, almeno apparentemente, un evento sempre più raro e, a partire dal 1771³⁶, le relazioni di Rombenchi alla Segreteria d’A-

³³ ROMANO, *Il Regno di Napoli*, p. 156.

³⁴ ARCHIVIO DI STATO DI NAPOLI (ASN), *Ministero degli Affari Esteri (Esteri)*, f. 3111, Pietro Rombenchi a Bernardo Tanucci, 2 agosto 1766.

³⁵ Romano sottolinea che unica eccezione al generale declino degli scambi sembra essere il commercio della lana, che tra il 1746 e il 1759 si mantiene in una fascia di oscillazione tra le 1.100 e le 1.400 balle. ROMANO, *Il Regno di Napoli*, p. 134.

³⁶ «Parlando poi dell’arrivo a questo porto di legni sudditi mi accade con sommo mio dispiacere significarle che in dieci anni che sono attualmente con l’onore di ser-

zienda saranno un costante pretesto di *doléances* per gli scarsi proventi del suo ufficio, un tempo prospero, per l'immiserimento della sua persona e della sua famiglia, e di richieste di sussidi³⁷. Al 1774 il console dà oramai per scontata la fine dei tempi in cui «li legni coperti del Real Padiglione [...] portavano ricchi carichi di mercanzie». Il commercio dei sudditi del Regno nel porto di Venezia è ridotto a un povero cabotaggio quasi accidentale di piccoli trabaccoli che «non traducono che pochi sali da Trapani, agrumi e legne da fuoco dal Monte e qualcheduno che in appresso capitarà seme di lino, carobbe, e qualche partitella di mandorle»³⁸.

All'esaurirsi del 'commercio attivo' napoletano contribuisce certamente l'immunità che la bandiera veneta gode dagli attacchi barbareschi³⁹, cui la marina napoletana è invece particolarmente vulnerabile. Ma ad allontanare i marinai del Regno è una consapevole e decisa politica mercantilistica che, non nuova all'*habitus* della Serenissima, si accentua risolutamente in risposta al generale declino della sua posizione dominante nell'Adriatico a partire dagli anni Cinquanta del Settecento⁴⁰. E così Venezia, mentre cede al suo interno alle pressioni per

vire la sua maestà in questo consolare impiego non ho sperimentato un anno, come il presente, in cui dalli primi di gennaro a questa parte non sono qui giunti che tre soli piccolissimi trabacoli [...] con carico di agrumi venduti al miserabil prezzo di l.36 venete al migliaro, e due con sole legne da fuoco esitate al prezzo di l.7 al carro, in aggiunta degli approdarono due felluche scillane», ASN, *Esteri*, f. 3112, Pietro Rombenchi a Bernardo Tanucci, 15 giugno 1771.

³⁷ Ivi, f. 3115, Pietro Rombenchi al Marchese della Sambuca, 10 giugno 1775 e 23 settembre 1775; ivi, f. 3117, *Consolato di Venezia 1783-1785*, Pietro Rombenchi a Lord Acton: «Signore, in tutto il cadente mese un solo vuoto trabaccolo montato di Real Padiglione posso contare venuto in questo porto [...] Veda da ciò l'Ecc.za Vostra quanto sempre più da qui si allontani il nostro Nazionale Commercio, che al paragone di tutte le altre straniere Nazioni lo era certamente venticinque anni addietro il più ricco», Venezia, 3 maggio 1783. Nella precedente lettera del 1 marzo 1783, Rombenchi sostiene che venticinque anni addietro, «si avvicinavano a cento sessanta vele le qua venienti montate del R. Padiglione». Nel giugno del 1784 scrive ancora: «laddove venti anni addietro il minor numero di grosse imbarcazioni, che qui arrivavano, lo era per lo meno di centoventi l'anno, di presente giunge appena a quello di quaranta, e per la maggior parte piccoli trabacoli conducenti agrumi e legne da foco dal monte dell'angelo», ivi, f. 3115, 11 giugno 1784.

³⁸ Ivi, f. 3114, Lettera di Rombenchi, 1 ottobre 1774.

³⁹ Nell'aprile del 1764 Venezia stipula un accordo direttamente con le Reggenze barbaresche, garantendo così l'immunità della sua bandiera, che i buoni rapporti tradizionalmente intrattenuti con la Porta Ottomana non sono finora stati sufficienti a garantire. S. BONO, *Storiografia e fonti occidentali sulla Libia, 1510-1911*, «Quaderni dell'Istituto italiano di cultura di Tripoli», n.s., 2 (1982), p. 41.

⁴⁰ Sulla riconfigurazione dei traffici adriatici e il ruolo della politica asburgica cfr.

la liberalizzazione del mercato delle vettovaglie, in politica estera accentua il suo rigoroso mercantilismo in funzione della protezione delle manifatture e del tentativo di riconquistare la sua supremazia nell'Adriatico⁴¹. È dunque in reazione al suo declino portuale, sancito nel 1770 dal "sorpasso" di Trieste⁴², che il Senato veneziano insiste sempre più a formalizzare e codificare misure e privilegi dei sudditi già in buona parte affermati per consuetudine o «antiche massime», la cui concreta applicazione tuttavia appare discontinua e probabilmente lasciata alle circostanze e all'arbitrio degli amministratori⁴³.

Gli anni Settanta: una guerra commerciale

La percezione napoletana dell'ostilità di Venezia nei confronti dei sudditi del Regno raggiunge l'acme all'inizio degli anni Settanta. La vecchia 'norma di preferenza', che comporta la proibizione ai bastimenti siciliani di assumere alcun carico cui concorressero bastimenti veneti, sembra essere applicata con crescente rigore nel porto della Serenissima⁴⁴. Più delle altre misure mercantilistiche, facilmente eludibili con il contrabbando o rese nulle dalla tacita tolleranza, essa danneggia gravemente la marina del Regno, oltre a porre alla corona napoletana un problema politico, quello cioè di elaborare una risposta alla sfida a suon di decreti e proclami che la Dominante sembra aver lan-

D. FRIGO, *Trieste, Venezia e l'equilibrio italiano nel Settecento: uomini, territori, traffici*, in *Trieste e l'Adriatico: uomini, merci, conflitti*, a cura di D. Andreozzi e C. Gatti, EUT, Trieste 2006, pp. 11-33.

⁴¹ F. VENTURI, *Settecento riformatore*, 2, *La Repubblica di Venezia (1761-1797)*, Einaudi, Torino 1990, pp. 115-132. Sugli equilibri politici che sanciscono la preminenza del mercantilismo e il sostegno ai mercanti veneziani, anche a spese della Terraferma, v. p. 145.

⁴² Ivi, p. 143. Il movimento portuale triestino supera per la prima volta quello veneziano.

⁴³ Il 20 dicembre 1767 il Rombenchi comunica la pubblicazione di un decreto del Senato veneziano del 13 febbraio che «conferma le antiche massime», escludendo dall'indulto dei dazi i bastimenti esteri che approdassero a Venezia con carichi di uve passe caricate a Zante e a Cefalonia. Secondo il Supremo Magistrato di Commercio, si tratta di un ulteriore provvedimento a sostegno dei bastimenti veneti: infatti il commercio delle uve passe di Zante e Cefalonia è un espediente necessario per i bastimenti regnicoli, sia perché le due isole sono tra i tanti ripari dai barbareschi che essi utilizzano nel loro cabotaggio mediterraneo, sia perché lo smercio delle uve passe consente loro di recuperare i costi del viaggio. ASN, *Esteri*, f. 3111.

⁴⁴ Il problema della precedenza dei carichi era già discusso nei tardi anni Trenta. ROMANO, *Il Regno di Napoli*, p. 131.

ciato contro il Regno⁴⁵. L'affare di commercio diventa apertamente, insomma, un affare di stato.

La discussione tra gli organismi politici e giudiziari napoletani viene sollecitata da suppliche di padroni e marinai per i quali il porto di Venezia sembra divenuto una trappola da cui non è possibile uscire con profitto. Esempio il caso del padron Aniello Balsamo di Piano di Sorrento, approdato con la sua tartana a Venezia dopo uno scalo a Civitavecchia con carico di marmi e altra merce, che chiede al Magistrato dei Cinque Savi alla mercanzia il permesso di caricare per il ritorno, e lo ottiene a condizione di procurarselo entro un mese. Il tempo concesso al malcapitato padrone sorrentino trascorre inutilmente, essendo egli costretto a cedere la precedenza ai padroni veneziani su tutti i carichi che si offrono per il viaggio di ritorno. A questo punto il Balsamo chiede una proroga e, in subordine, di poter caricare per Civitavecchia. La magistratura veneziana rifiuta entrambe le istanze, liquidando per di più con «modi poco consoni» il tentativo di mediazione del regio console, e padron Balsamo, come tanti altri padroni napoletani e siciliani, finisce col tornare in zavorra a casa, salvo accontentarsi di carichi di legnami per Messina e Palermo che per l'esiguità dei noli i veneziani generalmente rifiutano.

Sulla vicenda il Re interroga il Supremo Magistrato di Commercio⁴⁶, in qualità di supremo organo consultivo su questioni di politica commerciale, che propone di ristabilire l'equilibrio disponendo una norma analoga per i porti del regno⁴⁷. Il consiglio viene immediatamente accolto dal Re che dispone, con dispaccio del 27 marzo 1770, che non sia consentito il caricamento di merci nazionali alle imbarcazioni venete se al loro trasporto concorrano padroni nazionali⁴⁸.

⁴⁵ ASN, *Esteri*, f. 3114. Rombenchi attribuisce la scomparsa dei legni regnicoli alle «difficoltà dei ricarichi per le preferenze che vi godono i veneziani», Venezia 5 agosto 1775. Cfr. anche ASN, *Esteri*, f. 4864, *Decadenza del commercio delle Sicilie in Venezia*, 7 giugno 1776.

⁴⁶ Dispaccio 6 febbraio 1770, cit. in SOCIETÀ NAPOLETANA DI STORIA PATRIA (SNSP), ms. XXX.C.1, f. 95.

⁴⁷ ASN, *Segreteria d'Azienda*, f. s.c., rappresentanza del Supremo Magistrato del Commercio, 21 febbraio 1770. Ringrazio il dottor Fausto De Mattia per avermi consentito l'individuazione e la consultazione del fascicolo.

⁴⁸ ASN, *Esteri*, f. 4865, copia del dispaccio del 27 marzo 1770. Le tracce archivistiche che la trasmissione del dispaccio alla Sommaria e a tutti gli uffici dei portolani ha lasciato presso gli archivi periferici convinsero Ruggiero Romano che la «situazione di decadenza» dei traffici veneto-napoletani fosse il risultato, oltre che del mutamento degli equilibri commerciali nel Mediterraneo, «dei vari provvedimenti di ritorsione che da una parte e dall'altra si prendevano particolarmente in merito al-

La disposizione sovrana suscita immediate reazioni interne da parte di soggetti che si ritengono lesi dal provvedimento emesso a favore della marina del Regno. Prima ancora che il dispaccio venga formalmente trasmesso alle amministrazioni periferiche, il governatore della Regia Dogana di Foggia⁴⁹ Angelo Granito si premura di comunicare al Segretario d'Azienda marchese di Goyzueta le sue preoccupazioni per una voce insistente che corre in quella piazza, secondo la quale sarebbe stata "proibita l'estrazione delle lane dal Regno"; escludendone la fondatezza, ma temendone gli effetti di avvillimento sul prezzo delle lane, Granito chiede e ottiene dal Goyzueta una esplicita smentita allo scopo di tranquillizzare la piazza e consentire che i Negozianti effettuino in tempo le loro commissioni⁵⁰. La manovra preventiva di Granito, tuttavia, precede di poco l'arrivo del temuto Dispaccio sulla legge di preferenza; con una nuova rappresentanza del 10 aprile, dopo appena 4 giorni dalla sua ricezione, il governatore chiede infatti una deroga per le lane pugliesi, obiettando che il provvedimento danneggerebbe di molto i produttori lanieri locali se questi fossero costretti a servirsi *solo* dei bastimenti nazionali. La richiesta viene prontamente accolta dal Re, che il 17 aprile sancisce la deroga per i caricamenti delle lane⁵¹.

Il 26 aprile giunge un'analogha protesta dell'Amministrazione generale dei Sali di Puglia, che sostiene di non poter adempiere alla provvista del sale per i fondaci d'Abruzzo, Otranto, Basilicata e Calabria, se non noleggiando bastimenti esteri di grossa portata, data l'insufficienza delle «picciole barchette di colà»⁵². Il Re accoglie anche questa seconda istanza e, tra il disappunto del Supremo Magistrato di Commercio e l'«allegrezza» del ministro veneto residente D. Simone Cavallo, il Segretario d'azienda marchese de Goyzueta ordina⁵³, il 9 maggio del 1771, che resti sospesa la legge di preferenza fino a quando

l'ormai annosa questione della precedenza nei carichi dei legni nei porti napoletani e nel dominio veneto». ROMANO, *Il Regno di Napoli*, p. 147n. In realtà le misure ritorsive napoletane, come si vedrà in seguito, saranno disattese del tutto.

⁴⁹ Sulla Dogana di Foggia, antica istituzione aragonese deputata all'amministrazione fiscale, giudiziaria e commerciale della transumanza, si veda J. MARINO, *L'economia pastorale nel Regno di Napoli*, Guida, Napoli 1988; S. RUSSO, B. SALVEMINI, *Ragion pastorale, ragion di stato. Spazi dell'allevamento e spazi dei poteri nell'Italia di età moderna*, Viella, Roma 2007.

⁵⁰ Archivio di Stato di Foggia (ASFG), *Dogana*, I serie, b. 9, f. 283, Granito a Goyzueta, 3 aprile 1770. Ivi, f. 284, Goyzueta a Granito, 8 aprile 1770.

⁵¹ ASN, *Esteri*, f. 4865, Copia del Regio Dispaccio, Portici, 17 aprile 1770.

⁵² ASN, *Segreteria d'Azienda*, f. s.c., a. 1770.

⁵³ Ivi, Rappresentanza del SMC, 25 giugno 1770, Dispaccio del 6 maggio 1770.

la marina nazionale non sarà messa in condizioni di competere con le estere, aggiungendo:

affinché sotto colore della rigorosa osservanza non si pratichino delle durezza, ed ostilità ai Negozianti stranieri che vengono a provvedersi di merci in questo Regno, onde disanimati abbandonassero il traffico con grandissimo danno dei suoi sudditi, e del Real Erario: vuole la M.S., ed ha disposto, che il Tribunale della Sommaria insinui ai Maestri Portulani, ed altri ufficiali dei luoghi marittimi di questo Regno, di trattare con umanità, e dolcezza li Negozianti stranieri, da che allettati a continuare il commercio, si possa da noi fare a loro lo smaltimento delle merci superflue, ed immettersi da esse, quelle che ci bisognano, provenendo da ciò il sollievo, e ricchezza dei suoi sudditi, l'esigenza copiosa dei dritti doganali e dei dazi, e l'accrescimento ed opulenza del R. Erario⁵⁴.

Mentre le deroghe al provvedimento finiscono poi per farlo *de facto* venir meno del tutto⁵⁵, alla remissività napoletana Venezia risponde con misure ulteriori che colpiscono direttamente gli interessi dei sudditi napoletani. L'elenco dei "torti" ha il sapore di una vera e propria dichiarazione di guerra commerciale da parte della Serenissima: nel settembre 1771 il Senato dispone la proibizione agli esteri di vendere a minuto manufatti di cotone in tutto lo stato veneto⁵⁶. La

⁵⁴ ASFG, *Dogana*, I serie, b. 9, ff. 308-309.

⁵⁵ ASN, *Esteri*, f. 4864, *Decadenza del commercio delle Sicilie in Venezia*, 7 giugno 1776.

⁵⁶ Occorre dire che anche questa misura non era nuova, ma era disattesa. Numerose feluche provenienti da Scilla conducevano 'bombacine', filati di cotone di mediocre qualità, che gli stessi marinai «Scillitani, ed altri popoli della Provincia di Lecce» (SNSP, ms. XXX.C.1) vendevano al minuto, «per una tolleranza consuetudinaria, che vi ha di lasciare camminare l'equipaggio di suddetti feluchieri per la dominante non meno che per la terraferma gridando e vendendo li loro poveri generi che qui tradussero» (ASN, *Esteri*, f. 3112, Pietro Rombenchi a Bernardo Tanucci, 15 giugno 1771). Nel proclama esecutivo del bando veneziano del 7 settembre 1771 che vieta lo smercio al minuto leggiamo: «In proposito delle vendite al minuto di calze, selle, fazzoletti, grembiali, manifatture a telaro, e a gucchia di bombace, cotone e filato, e merci simili, solite ad esitarsi da persone forestiere vagando per questa città. [...] Che restando come in avanti permesso qualunque forastiere d'introdurre in questa dominante col mezzo delle pubbliche dogane, e col pagamento del dacio a norma delle leggi e tasse della corrente stampata tariffa 1751 i generi, e manifatture suddette, non possano poi esitarsi dai forestieri medesimi al minuto i capi e generi stessi, ma debbano soltanto venderli all'ingrosso a capitalisti mercanti, bottegaj di questa dominante, ed altri», *ibidem*. Nella vicenda interviene anche il principe di Scilla, da «bravo barone», protestando contro la decisione di Venezia (SNSP, ms. XXX.C.1). Rombenchi, sollecitato dai padroni di 4 feluche scillane a presentare ricorso al Magistrato dei Cinque Savi alla Mercanzia, sostenne che sarebbe stato inutile e dannoso protestare formalmente, tanto più che l'esperienza insegnava che col tempo le proibizioni non

misura si aggiunge agli aggravii daziari disposti nell'anno precedente sull'olio pugliese, che, insieme alla lana e alle bombacine, è un altro prodotto del Regno che alimenta un importante ramo di commercio per i bastimenti pugliesi nello Stato Veneto⁵⁷.

Il Magistrato di Commercio contro tutti: la «guerra giusta» anima del commercio

Dal 9 marzo al 4 maggio del 1776 nessuna imbarcazione delle Sicilie risulta sbarcata sulle coste venete. Nuovamente interpellato dal Ministro degli Affari Esteri, il Magistrato di commercio ripercorre i vari episodi dell'escalation mercantilistica veneziana a partire dal 1770, e ribadisce la sua posizione così come espressa dal principio: alle provocazioni veneziane occorre rispondere con la "reciprocità di trattamento" e l'adozione di provvedimenti speculari⁵⁸.

La posizione del Supremo Magistrato in realtà non è nuova. Prendendo atto di quale fosse la regola tra le nazioni commercianti, già con una rappresentanza del 22 dicembre 1766 proponeva al Tanucci espedienti per incentivare la marina mercantile, ivi compresa una norma di preferenza per i bastimenti nazionali allo scopo di ripristinare una situazione di parità con le bandiere estere⁵⁹. In varie occasioni caldeggiava un incremento di dazi sulle merci trasportate da bastimenti di bandiera estera⁶⁰. Le convinzioni dei consiglieri si rafforzano a fronte

fondate sulla consuetudine venivano meno: «nell'anno 1738 fu con eguale decreto del Senato proibita la vendita al minuto delli generi, e merci stesse, da lì a due anni si raffreddò a poco a poco l'esecuzione di quello in modo che nel 1740, e particolarmente nel 1741 trovo ne vecchi registri di questo consolato che in numero avevano in questo porto approdato tali felluche scillane con pieni carichi di bombace e gucchierie, che li patroni delle medesime si erano liberamente vendute alla minuta, e da quel tempo sin in agosto dell'anno passato ne fu pubblicamente tollerato l'abuso». ASN, *Esteri*, f. 3113, Venezia, 25 gennaio 1772.

⁵⁷ L'olio ha goduto in passato di numerose esenzioni di dazio. Dal 1770 risultano esentati dal dazio soltanto gli oli provenienti da Corfù. Ivi, f. 3112, Pietro Rombenchi a Bernardo Tanucci, 15 giugno 1771.

⁵⁸ Oltre ai pareri sopra citati del 1770, il SMC viene nuovamente interpellato con dispaccio del 24 ottobre 1771.

⁵⁹ ASN, *Esteri*, f. 4865, Lettera A.

⁶⁰ Ad esempio, in occasione della consulta richiesta sul provvedimento veneziano sulle uve passe (cfr. *supra*, nota 43), e con rappresentanza del 27 novembre 1771, proponendo espedienti «per rendere la pariglia ai veneziani»: l'aumento dei diritti d'importazione, l'incoraggiamento alle manifatture di cera, cristalli, cremore di tartaro [...]

delle misure veneziane, malgrado il diverso avviso della gran parte delle magistrature coinvolte. Nel 1774 essi ripropongono, con rappresentanza del 25 gennaio, l'adozione di misure di reciprocità, che ancora una volta vengono accolte, introducendo (con dispaccio 12 marzo 1774 della Segreteria degli Affari Esteri) un «doppio diritto di spedizione sui bastimenti di bandiera estera». Questo provvedimento, pur essendo formalmente in vigore, rimane tuttavia lettera morta, essendo la disposizione, secondo il Supremo Magistrato, troppo «laconicamente concepita»⁶¹, e per di più osteggiata dalla Segreteria d'Azienza, in forza della «scarsa e piccolezza dei legni nazionali, non bastanti per se soli a sostenere il commercio»⁶².

Nel 1776 il Magistrato ribadisce ulteriormente i contenuti di un suo parere espresso il 28 luglio 1774: l'adozione di espedienti come esenzioni di dazi o clausole di preferenza sui bastimenti nazionali sono praticati ovunque, e, nella fattispecie, sono necessari, fermo restando, tuttavia, che «ogni stabilimento su tal materia deve essere universale, e non contra una sola nazione, il che importerebbe ostilità e inimicizia»⁶³.

La politica di Venezia, per il SMC, non è affatto difficile da comprendere; come Francia, Province unite, Gran Bretagna e Svezia, i veneziani favoriscono i legni nazionali nell'intento di realizzare un commercio attivo; ovviamente nessuno può impedire a Venezia di concedere tale privilegio, ma nessuno può impedire ad altri stati di «fare altrettanto per ristabilire l'eguaglianza». È dunque nel potere di ciascuno stato regolare il commercio in modo da porsi nella competizione internazionale con strumenti di concorrenza validi a contrastare quelli altrui, anche a costo di degenerare nel conflitto:

se il diminuirsi qualche provento doganale dovesse esser cagione che nulla si facesse dal sovrano contro altre sovranità in difesa e protezione del commercio de' propri vassalli, certamente mai nessuna guerra si sarebbe fatta al mondo tra le nazioni commercianti. [...] Ogni rottura diminuisce i proventi doganali: ogni guerra è dispendiosissima; ma la ragion di stato rende necessaria talvolta l'una o l'altra cosa⁶⁴.

stampa di libri elementari», e la diminuzione dei diritti d'esportazione. SNSP, ms. XXX.C.1.

⁶¹ *Ibidem.*

⁶² ASN, Esteri, f. 4864.

⁶³ *Ibidem.*

⁶⁴ Ivi, f. 4865, Risposta del Supremo magistrato di commercio al dispaccio del 4 luglio, 20 luglio 1778.

Sulla vicenda veneziana il Magistrato di Commercio non nutre dubbi; la preferenza ai bastimenti nazionali, come il successivo divieto posto «a' non sudditi veneti l'andar vendendo a minuto mercanzie di manufatture de loro rispettivi paesi» (in riferimento alla questione delle bombacine), sono strumenti di un'aggressiva protezione dei profitti dei veneti a spese dei napoletani. Quando i sudditi subiscono ingiustizie, «il solo rifugio è la forza, onde nasce il titolo della giusta guerra al parere di tutti i jurispubblicisti». Se, come nel caso in questione, l'ingiustizia è conseguenza di un provvedimento favorevole agli interessi dei propri sudditi, allora «basta a fare una dolce e legittima rappresaglia la reciprocità di trattamento». Il Regno di Napoli ha tutte le ragioni per impegnarsi in una più incisiva regolazione del commercio, allo scopo di piegarlo agli interessi nazionali danneggiati dalla posizione di forza delle nazioni estere:

E certamente niun sovrano può colla sola minaccia della reciprocità con tenere in dovere le altre sovranità quanto V.M., perché in niuna parte d'Europa in oggi godono le estere nazioni tanti privilegj, tanti favori, tanta facilità, tanta indulgenza quanto ne' vostri stati. In quasi niuna parte di Europa è tanto grande il commercio, e il profitto de' forestieri rispetto a quel che i nazionali facciano ne' paesi altrui, quanto lo è ne' vostri regni. E finalmente è tale la costituzione del suolo e del clima de' vostri regni, che possono essi dare agli altri moltissimi generi, o di prima necessità o di molta utilità, mentre non ne ricevono altro che cose o di lusso, o di poca utilità⁶⁵.

I consiglieri propongono al re una radicale reimpostazione della politica commerciale: non solo la reciprocità di trattamento, ma anche una proibizione o una maggiorazione di dazi per tutte le merci venete fabbricate anche nel regno: armi, seterie e veli, cere, vetri e zuccheri raffinati. Una consapevole applicazione dei principi del colbertismo, insomma, che proprio contro l'egemonia veneziana aveva prodotto i maggiori frutti, eliminando il suo ruolo di intermediaria negli scambi della Francia col Levante con l'imposizione di un dazio maggiorato del 20 per cento ai bastimenti veneziani che approdassero a Marsiglia. Così Colbert aveva posto le basi per «tutta la floridezza del suo commercio di Levante che potrebbe esser del pari né vostri regni senza bisogno di alcuna erezione di compagnia ora che si gode una stabile pace col gran signore».

Tra le voci del SMC c'è quella di Ferdinando Galiani, consigliere

⁶⁵ Ivi, Copia del tomo XIX f. 194 del Registro delle Consulte del Supremo Magistrato di Commercio, consulta del 27 settembre 1771.

dal 1766⁶⁶. Figura controversa dell'illuminismo napoletano, che una certa storiografia ha a lungo considerato estraneo alle *Lumières* per la sua scarsa "purezza ideologica", e la sua difficile classificabilità dentro le grandi correnti del pensiero economico settecentesco, Galiani è considerato da una più recente storiografia una delle più interessanti figure del panorama intellettuale napoletano⁶⁷. Nella vicenda in questione, la sua visione dei rapporti commerciali con Venezia è informata di un 'machiavellismo' cosciente dei legami causali tra la dipendenza commerciale e la forza politica dello stato. I privilegi veneziani non solo minacciano l'indipendenza economica e politica del Regno, onde richiedono una risposta "politica", ma supportano un sistema produttivo "primitivo". Galiani è uno dei principali animatori della polemica anti-pastorale⁶⁸ che monta in seguito alla carestia del 1764, nonché un acerrimo critico della Dogana di Foggia⁶⁹. È su questo fronte interno che emerge un elemento di quella che impropriamente potrebbe definirsi la sua posizione "liberista"⁷⁰: la Dogana di Foggia costituisce nella sua visione uno dei tanti esempi di un'irrazionale istituzione che interferisce nei meccanismi del mercato, tanto più esecrabile nella misura in cui sostiene la sopravvivenza di un sistema produttivo arcaico che ostacola lo sviluppo dell'agricoltura. Di più, la pastorizia alimenta il sottosviluppo commerciale e il monopolio straniero. Nella visione di critici meno radicali di Galiani, come Nicola de Dominicis, genovesiano sostenitore di una riforma della Dogana, lo sviluppo del mercato e delle manifatture interne potrebbe favorire

⁶⁶ F. DIAZ, *L'abate Galiani consigliere di commercio estero del Regno di Napoli*, «Rivista storica italiana», 80 (1968), IV, pp. 854-909.

⁶⁷ Si veda sulla sua figura e sul suo contributo alla filosofia morale K. STAPEL-BROEK, *Love, self-deceit and money. Commerce and morality in the early Neapolitan Enlightenment*, University of Toronto Press, Toronto 2008.

⁶⁸ La pastorizia è vista dai riformatori come uno degli arcaici impedimenti allo sviluppo di una moderna cerealicoltura. MARINO, *L'economia pastorale*, pp. 421-427. Sulla contrapposizione tra 'ragion pastorale' e 'ragione agricola' cfr. anche S. Russo, *Abruzzesi e Pugliesi: la ragion pastorale e la ragion Agricola*, «Mélanges de l'Ecole française de Rome. Moyen-Âge, Temps modernes», 2 (1988), pp. 923-935.

⁶⁹ F. GALIANI, *Della moneta. Libri Cinque*, in Napoli, 1780 (ed. II), p. 414.

⁷⁰ Va sottolineata l'appropriatezza di molte analisi del mercantilismo che separano le sue implicazioni di politica interna da quelle di politica estera. Come strumento per il rafforzamento dello stato, il 'sistema mercantile' si fonda su una spinta alla «liberazione» delle energie produttive interne, e al superamento di ostacoli e monopoli che limitano la «crescita», e contemporaneamente alla ricerca di una egemonia all'esterno nelle relazioni con gli altri stati. Secondo Heckscher, è soprattutto su questo secondo piano che si colloca la differenza essenziale tra il mercantilismo e il liberalismo. Cfr. SPECTOR, *Le concepte*.

lo sviluppo della produzione di lana e per questa via «spezzare la dominazione straniera»⁷¹.

Gli oppositori: la retorica della ragion pastorale e la difesa dello statu quo

In tutta la durata della vicenda, la posizione del Magistrato di Commercio rimane isolata e, malgrado i suoi suggerimenti si traducano in immediati provvedimenti sovrani, questi ultimi sono puntualmente annullati su istanza o nel concreto operare delle altre magistrature, animate evidentemente da ragioni o interessi divergenti rispetto agli obiettivi politico-economici del primo.

Le motivazioni con cui, nel 1770, il governatore di Foggia chiede, o, meglio, pretende⁷² l'esplicita sospensione della legge di preferenza per i caricamenti delle lane sono varie: il timore di una ritorsione veneziana potenzialmente letale per l'industria del Tavoliere, essendone i veneti, a suo dire⁷³, i principali, e dunque indispensabili compratori;

⁷¹ MARINO, *L'economia pastorale*, p. 435.

⁷² Il Granito accampa ragioni formali prima che sostanziali a sostegno della sua richiesta, ovvero gli antichi privilegi dei Locati di Foggia, in virtù dei quali essi sono 'liberi' dalla Legge generale del Regno, a meno che essa non li menzioni esplicitamente: «Stimo di precisare mia obbligazione supplicare la M.V. di degnarsi di ordinare ancora alla Regia Camera della Sommaria; ed a tutti li Presidi delle Province marittime, che ingiungano tutti li mastri portulani delle rispettive loro giurisdizioni, che sotto tale legge generale, non si intendano comprese le lane dei Locati. Egli è indubitato, che quando la M.V. non dichiara particolarmente, che venga a derogarsi alli privilegi dei Locati di questa vostra Regia Dogana di Foggia, ed alle loro merci doganali, non si intendano comprese tali derogazioni nelle leggi generali. Questa è una legge della M.V. e de' vostri gloriosi antecessori, non mai perduta di vista, ma perché trattasi di Portulani, li quali possono materialmente interpretare le suddette leggi generali; e di tempo stretto in cui si è, per essere vicina la Fiera, e la voce delle lane, che si combinano nell'entrante mese; ogni ritardamento, che si desse alle contrattazioni di tal genere, con tali difficoltà, che insorgessero, per le quali servirebbero relazioni, ed informi, per sentirne le reali determinazioni, produrrebbe deli danni notabilissimi al vostro regio erario e a questi locati [...] per detta ragione mi si è fatto ricorso per parte dei Deputati generali, acciò che ne avessi fatto pronta rappresentanza: e perché mi si dice, che alcuni negozianti di lana regnicoli, per fare loro profitto vogliono contrariare a' Locati questa giusta domanda». ASFg, Dogana, I serie, b. 9, ff. 286-287.

⁷³ «I locati hanno bisogno de' Veneziani perché il consumo delle lane nel Regno non eccede le 3500 cantara e i francesi altra incetta non hanno fatta da pochi anni in qua se non di un migliaio e mezzo in circa di cantara onde le altre 4000 in circa rimarrebbero invendute». ASN, *Segreteria d'Azienda*, f. s.c. Al contrario, il SMC en-

l'insufficienza della marina nazionale per il caricamento del volume di lane richiesto da Venezia e i ritardi che ne conseguirebbero; la posizione dominante che si ritroverebbero a coprire i trasportatori locali; il rischio conseguente che questi ultimi praticino noli più elevati rispetto a quelli veneziani, generalmente bassi per la facilità con cui i padroni della Dominante trovano merci da condurre presso la Fiera di Foggia; l'inadeguatezza dei bastimenti napoletani a vela latina per la navigazione adriatica; i più bassi premi assicurativi consentiti sui trasporti veneziani, essendo la loro bandiera meglio garantita dagli attacchi barbareschi; gli effetti depressivi sulla domanda del maggior costo delle lane dovuto al dazio del 10 per cento praticato da Venezia sulle merci trasportate dai bastimenti esteri. Infine, il rischio di favorire un monopolio di compratori nel regno⁷⁴.

L'argomentazione del Granito, presidente della Dogana, appare solida nel suo porsi come pragmatica presa d'atto della condizione di dipendenza dei produttori locali di lane dalla domanda veneziana, della superiorità tecnologica della marina veneziana e dell'aggressività di una politica commerciale cui il regno non è nelle condizioni materiali di rispondere. La sua prospettiva viene interamente abbracciata dalla Camera della Sommara, preoccupata tra l'altro delle esigenze fiscali di breve termine dell'Erario⁷⁵: se pure nel giro di due o tre anni si potesse la marina nazionale in grado di garantire il servizio di trasporto alle stesse condizioni dei veneziani, e si sostituisse la domanda veneta con quella francese, come si potrebbero compensare le perdite fiscali, e soprattutto come potrebbe l'industria della lana sopravvivere alla fase di "adeguamento"? Secondo il governatore della Dogana di Foggia, infatti, i veneziani sono gli acquirenti principali delle lane pugliesi, ma mentre i pugliesi non hanno alternative (i francesi infatti, secondo la Dogana, ne acquistano solo una parte, circa 1.500 cantara [1 cantaio = kg 89,09] su una produzione di circa 9.000 cantara, di cui solo 3.500 sono consumate nel regno, per cui 4.000 rimarrebbero inven-

fatizza che «rilevanti quantità delle nostre lane vengono annualmente incettate e da regnicoli, e da francesi per rimettersi in Francia». ASN, *Esteri*, f. 4865, Lettera B.

⁷⁴ ASN, *Segreteria d'Azienda*, f. s.c., Copia della consulta della Camera della Sommara, s.d., ma trasmessa al Tanucci il 23 novembre 1770.

⁷⁵ *Ibidem*: «dallo smaltimento delle lane si pagano tutti li debiti fiscali, mentre le medesime si fanno infondacare nella regia dogana, e si fanno restare per cautela della metà del debito alla Regia Corte, mentre l'altra metà si paga prima di uscire le pecore dal regio tavoliere, onde restando invenduta la lana, resta attrassata anche la esazione dei dazi doganali».

dute)⁷⁶, i veneti possono, in mancanza della lana pugliese, rivolgersi all'offerta spagnola, levantina e romana. Infine, se i panni di Venezia aumentassero di prezzo per effetto del rincaro della materia prima pugliese, il Regno incrementerebbe il suo consumo di panni di Francia, di Olanda, di Germania e d'Inghilterra. Come a dire: dipendenza per dipendenza, non vale forse la pena sfidare oltre l'orgoglio commerciale veneziano.

La Camera della Sommaria, accogliendo *tout court* le motivazioni della Dogana di Foggia, conclude la lunga rassegna degli argomenti contrari con una frase significativa: «il dirsi non esser proprio, che una nazione commerciante abbia dipendenza da un'altra sarebbe ottimo, ma per eseguirsi verrebbe bisogno di moltissime cose, perché difficilmente possano combinarsi nel caso nostro»⁷⁷.

Il pragmatismo della Sommaria non convince i consiglieri del SMC, la cui proposta non contempla certo l'interdizione delle navi venete, ma semplicemente l'introduzione di una preferenza alle nazionali⁷⁸. Nella sua prospettiva l'atteggiamento della Dogana e della Sommaria è quello di una abdicazione dello stato alla sua funzione di promuovere la pubblica felicità. A fronte dell'annullamento parziale del provvedimento, esso reagisce con «afflizione», non rassegnandosi all'immagine «deplorabile» che è stata data della marina nazionale, e ritenendo che, quand'anche quella descrizione fosse realistica, scopo del provvedimento sarebbe stato, per l'appunto, di renderla «florida e ricca», come avvenuto a quella triestina proprio in seguito alla proibizione dello sbarco di navi veneziane in quel porto stabilita dall'augusta imperatrice in risposta alle misure veneziane⁷⁹.

Ma la forza della costruzione retorica delle motivazioni della Dogana contro la legge di preferenza risiede nel suo fare appello a temi «etici»: la tutela dei «poveri locati»⁸⁰ e il timore dei «monopoli»⁸¹. La preferenza ai legni nazionali produrrebbe la formazione di un monopolio dei compratori di lana del regno, che danneggerebbe i già «po-

⁷⁶ Cfr. *supra*, nota 73

⁷⁷ ASN, *Segreteria d'Azienda*, f. s.c., a. 1770.

⁷⁸ La rappresentanza del SMC è del 25 giugno 1770. La sintesi dei suoi contenuti, dello stesso Magistrato, in SNSP, ms. XXX.C.1, 29 aprile 1781.

⁷⁹ *Ibidem*.

⁸⁰ Per locati si intendono gli allevatori, proprietari di armenti, cui sono concessi in affitto i pascoli del Tavoliere.

⁸¹ Sul monopolio come violazione delle regole del mercato cfr. P. PRODI, *Settimo non rubare. Furto e mercato nella storia dell'Occidente*, Il Mulino, Bologna 2009, p. 86 e sgg., p. 248 e sgg.

veri” locati: «ne averrà un danno gravissimo de’ locati, perché mancando li detti compratori esteri potranno con facilità li negozianti più potenti di qui fare un monopolio per l’incetto delle cennate lane, e li poveri locati dovranno stentare poi a venderle, ed indi venderli a prezzi più bassi»⁸².

Contro questo argomento, il Magistrato accampa quello, speculare, del monopolio dei veneziani,

giacché facendosi il caso che uno o due veneziani mandino legni veneti in Manfredonia, caricheranno essi tutte le lane de locati, e così minorato il numero dei compratori, si restringe il prezzo. All’incontro quando si accostumino i nostri legni a quel trasporto e ci si preferiscano, moltissimi compreranno, o manderanno a conto proprio a vendere in Venezia, appunto come accade degli olji in Bisceglia, Molfetta, e Monopoli che si mandano a Venezia, e Ferrara: ed in tal modo i prezzi cresceranno in ragione della concorrenza, che produce il maggior numero de compratori, il lucro che ora si restringe tra pochi padroni di legni veneti, o tra pochi mercadanti di quello stato, sarà de nostri nazionali.

Al di là del comune timore dei monopoli, e del ricorso all’espedito retorico della povertà dei locati, non sappiamo quali fossero le reali posizioni dei locati in questa vicenda. La Dogana di Foggia sembra farsi latrice diretta di un’istanza dei “poveri locati” nel dire che «non possono poi le lane mandarsi in Venezia dai locati, perché questi sono poveri e non hanno bisogno di molto denaro, e si accontentano di vendere le lane anche a prezzi inferiori alla voce»⁸³. Dal canto suo il SMC, che ritiene la richiesta dei locati (ammesso che dietro la posizione della Dogana vi sia una loro esplicita istanza) incomprendibile e “autolesionista”⁸⁴, esprime apertamente il suo sospetto che la Dogana rappresenti in realtà non gli interessi dei poveri ma dei ricchi locati, che affidano il trasporto delle loro lane ai veneziani: un monopolio, insomma, composto dai «locati più potenti, e facoltosi sotto il nome de’ veneziani».

Certamente la Dogana di Foggia riscuote la tassa sugli animali, la cosiddetta “fida”. Il suo interesse è quello di garantire la continuità

⁸² ASN, *Segreteria d’Azienda*, f. s.c., a. 1770. Lo spettro dei ‘negozianti regnicoli’ che, per proprio profitto, avrebbero tramato fin dall’inizio per provocare l’avvilimento del prezzo delle lane, viene costantemente evocato dal Governatore Granito. Cfr. *supra*, nota 72.

⁸³ ASN, *Segreteria d’Azienda*, f. s.c., a. 1770.

⁸⁴ Da altre fonti risulta che sono proprio alcuni proprietari di pecore a chiedere un intervento contro il monopolio veneziano. MARINO, *L’economia pastorale*, p. 409.

delle entrate fiscali, resa possibile dalla liquidità che i produttori realizzano durante la Fiera di Foggia. Questo bisogno di liquidità dei produttori, insieme con la loro esposizione creditizia (contratto alla voce), e la collusione tra gli acquirenti⁸⁵, commessi e mercanti dei grandi centri manifatturieri del Regno e veneziani, contribuiscono a mantenere basso il prezzo delle lane, ciò che perpetua la condizione di svantaggio dei locati poveri rispetto ai locati ricchi⁸⁶. Nel corso del XVIII secolo la crescita della domanda internazionale accentua peraltro il peso del grande capitale mercantile, e con esso, la subalternità dei produttori più vulnerabili ai meccanismi delle dinamiche monopolistiche: «Soprattutto dopo il 1760 si apre per la Fiera qualcosa di simile ad un'epoca di grandi mercanti: i Rosati, i Filiasi, i De Luca»⁸⁷.

Che la Dogana in questa vicenda tuteli gli interessi dei locati potenti, legati ai mercanti e ai trasportatori veneziani, o che semplicemente voglia garantirsi che i locati poveri non perdano i loro acquirenti, la sua preoccupazione per gli effetti del provvedimento è certamente connessa al suo interesse fiscale. Tuttavia se il suo ruolo fiscale rafforza la dipendenza dei "poveri locati" dal capitale mercantile, non ne è certo la causa: questa risiede nella debolezza economica dei produttori (o di gran parte di essi), e nelle collusioni mercantili.

Il seguito della vicenda è ciò che raccontano le cifre relative all'andamento delle esportazioni di lana verso Venezia (cfr. Tabella). Un declino netto tra il 1759 e il 1770 destinato ad accentuarsi fino alla fine del secolo, anche se probabilmente sovradimensionato dalle cifre ufficiali⁸⁸. Se la marina napoletana darà segnali di sviluppo negli anni a ve-

⁸⁵ Ivi, p. 369 e sgg.

⁸⁶ L'equilibrio tra le componenti di questo mondo diseguale e conflittuale è uno degli obiettivi del 'buon governo' della Dogana, principio ispiratore della 'ragion pastorale', utopia cui si contrappone di fatto la storia della Dogana, per lo più una successione di episodi più o meno clamorosi di corruzione e di connivenza con gli interessi forti. Sulle frodi come costante strutturale del sistema della Dogana di Foggia cfr. ivi, pp. 280-306.

⁸⁷ Ivi, pp. 400-412. Della storia familiare dei Filiasi, mercanti veneziani poi stabiliti a Foggia, dal negozio mercantile all'investimento terriero, cfr. l'interessante ricostruzione di S. Russo, *Alla volta del Tavoliere. Mobilità di uomini e fortune nella «Puglia piana» di età moderna*, Claudio Grenzi Editore, Foggia 2007, pp. 85-112.

⁸⁸ Secondo il residente veneto a Napoli nel 1781, la lana pugliese «da otto a novemcentomila libbre l'anno ne va allo stato veneto», quantitativo nettamente superiore a quello registrato dalle dogane venete (cfr. Tabella). *Relazione di Gasparo Soderini 1781*, in *Corrispondenze diplomatiche veneziane da Napoli. Relazioni*, a cura di M. Fassina, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma 1982, pp. 205-243, in particolare p. 207.

Tab. 1 – *Esportazioni di lana grezza dal Regno di Napoli a Venezia 1746-1759; 1770-1789*

anno	cantaia	anno	cantaia
1746	4.167	1773	2.018
1747	3.435	1774	2.042
1748	3.729	1775	2.346
1749	3.825	1776	2.095
1750	3.594	1777	2.588
1751	3.921	1778	2.658
1752	3.336	1779	2.422
1753	3.426	1780	2.427
1754	3.561	1781	2.474
1755	4.236	1782	2.224
1756	3.336	1783	2.970
1757	3.699	1784	1.739
1758	4.098	1785	1.737
1759	3.486	1786	1.464
		1787	2.096
1770	2.086	1788	1.345
1771	2.800	1789	1.669
1772	2.506		

Fonte: la fonte della serie 1746-1759 è la Dogana di Foggia e i dati (in balle) sono pubblicati in ROMANO, *Il Regno di Napoli*, p. 134. La fonte della serie 1770-1789 sono i registri dei Cinque savi alla mercanzia (ivi, p. 150). I dati originari sono in libbre grosse veneziane. In questa sede si è preferito convertirli in cantaia secondo l'equivalenza indicata da Romano (1 balla = 3 cantaia) e 1 cantaio = 186,77 libbre grosse.

nire, i rapporti nell'Adriatico vedranno per lo più i triestini sostituirsi ai veneziani nel trasporto e nell'intermediazione con il mercato tedesco⁸⁹, mentre la dipendenza dei produttori di lana dagli acquirenti veneziani si allenta per effetto del ruolo crescente dei committenti francesi, lentamente penetrati in questo mercato fin dagli anni Trenta⁹⁰, e

⁸⁹ Ivi, p. 212. Nel 1781, a fronte dell'ennesimo rincaro di dazi da parte di Venezia, il SMC tenta ancora una volta di proporre al re l'adozione della legge di preferenza, sottolineando come tutte le obiezioni ricevute in passato siano allo stato attuale del tutto superate: dall'ampliamento della marina mercantile, dai buoni rapporti con le Reggenze barbaresche, dall'aumento della navigazione verso Trieste. SNSP, ms. XXX.C.1, 29 aprile 1781.

⁹⁰ Già negli anni Trenta vari provvedimenti di esenzione dal dazio per la lana esportata da Napoli hanno favorito la penetrazione in questo mercato di mercanti

divenuti dominanti a partire dal 1777⁹¹. Mutata nella provenienza, ma dotata degli stessi effetti sulla struttura del mercato, la domanda delle manifatture estere è la forza che continua a orientare, a dispetto delle speranze dei riformatori, le dinamiche produttive nel Regno⁹². È così la riconfigurazione dei sistemi di scambio in direzione di una crescente integrazione nel quadro delle complementarità occidentali, accompagnata dal declino delle manifatture del Nord Italia, a risolvere i rapporti tra Napoli e Venezia.

Conclusioni. Il mercantilismo impossibile

La *querelle* di cui si è dato conto è un episodio di una ben nota dimensione del commercio settecentesco, quella che efficacemente è stata descritta come *jealousy of trade*, in altri termini, del prepotente incedere delle entità nazionali nei giochi dello scambio a distanza, in una visione del commercio come conflitto di interessi nazionali. È rilevante perché consente un'analisi del ruolo che i diversi soggetti istituzionali, politici ed economici svolgono nel processo della decisione politica, e, insieme, della percezione che, in quanto portatori di interessi, visioni e previsioni dei processi, essi hanno, propongono, o retoricamente costruiscono, dell'interesse generale come fondamento legittimante delle decisioni politiche medesime.

Il conflitto tra le magistrature del Regno richiama il confronto tra due visioni del ruolo dello stato nel commercio estero. Da un lato un'applicazione emulativa del mercantilismo aggressivo delle *nazioni commercianti*, che nell'immaginario colto dell'epoca fornisce gran parte della spiegazione della loro ascesa: una politica commerciale in cui

nordeuropei che imbarcano la lana nel Porto di Napoli. MARINO, *L'economia pastorale*, pp. 328-329; ROMANO, *Il Regno di Napoli*, p. 150.

⁹¹ Nel 1777 l'esportazione verso la Francia eguaglia quella verso Venezia, assorbendo entrambe un quarto della produzione laniera, mentre una metà è consumata nel regno. MARINO, *L'economia pastorale*, p. 410: «Nel 1765 43.000 rubbi [4.000 cantata ca.] andavano ancora alla sola Venezia, mentre la media annua del periodo 1771-1790 fu di 17.000 rubbi a Venezia più altri 19.000 rubbi imbarcati verso la Francia, tra il 1775 e il 1787».

⁹² Così scrive il residente veneto Andrea Fontana nel 1793 del commercio delle lane di Puglia: «era più considerabile in altri tempi, lorché fioriva più il lanificio veneto. E quando i francesi con fissi e durevoli contratti non si erano procurati una quasi privata preferenza alla quale nelle attuali circostanze potrebbero forse aspirare i veneti». *Corrispondenze diplomatiche veneziane*, p. 269.

l'indipendenza dello stato è un obiettivo perseguibile solo attraverso la protezione industriale e lo sviluppo della produzione interna. In cui l'enfasi sulla bilancia commerciale è solo una via traversa che conduce alla centralità dell'economia produttiva, e a una teoria matura e per nulla *naïf* del valore⁹³. Dall'altro una visione adattata alle circostanze, per la quale favorire il commercio significa assecondare la domanda di beni primari anche al prezzo di perpetuare situazioni produttive di scarso rendimento. Una visione 'minimalista' del ruolo dello stato nella regolazione dei traffici internazionali, propugnata da 'pezzi' dello stato, in particolare le sue istituzioni fiscali, che condizionano pesantemente il rapporto interno tra le forze di produzione e il mercato⁹⁴.

La disputa che tuttora accompagna l'analisi del mercantilismo verte essenzialmente sul rapporto che in esso si realizza tra interessi particolari e interesse generale⁹⁵. Sul piano teorico, il mercantilismo propugna il primato della politica sull'economia, e una visione armonica tra gli interessi di particolari gruppi sociali e quelli dello Stato nella sua generalità, resa possibile dall'intervento "autoritario" del secondo. Secondo i critici liberali, nella concreta applicazione pratica le politiche mercantilistiche si configurano come misure di sostegno a interessi particolari che, in definitiva, si traducono in vincoli allo sviluppo del mercato, pratiche di corruzione e privilegi⁹⁶. Ciò non toglie che

⁹³ C. PERROTTA, *Paura dei beni. Da Esiodo a Adam Smith*, Bruno Mondadori, Milano 2008, pp. 133-152.

⁹⁴ A proposito della politica commerciale sui grani, P. Macry ha definito l'atteggiamento della Sommaria come un «mercantilismo anomalo», in riferimento alla sua propensione ad assecondare l'esportazione di beni primari. P. MACRY, *Mercato e società nel regno di Napoli. Commercio del grano e politica economica del '700*, Guida, Napoli 1974. G.M. Jannucci riteneva quella del Regno una politica doganale irrazionale, nella misura in cui favoriva l'esportazione di beni primari e l'importazione di beni manufatti e di lusso. In merito cfr. A. CLEMENTE, *Il lusso 'cattivo'. Dinamiche del consumo nella Napoli del Settecento*, Carocci, Roma 2011, p. 185.

⁹⁵ Il caposaldo della critica smithiana e liberale al sistema mercantile è infatti l'accusa di favorire, attraverso privilegi, interessi particolari che ostacolano la allocazione del capitale produttivo. Di contro, i difensori del mercantilismo di matrice nazionalista, a cominciare da G. Schmoller, hanno sottolineato il ruolo positivo del mercantilismo come processo di costruzione dello stato contro gli interessi e le istanze particolaristiche. Dal punto di vista filosofico, il mercantilismo ha una visione amorale della società e dell'economia: l'aspirazione al guadagno e al profitto dei singoli può essere piegata all'interesse pubblico attraverso la mediazione autoritaria dello stato. SPECTOR, *Le concept*.

⁹⁶ Una lettura recente che recupera la critica liberale estrema attraverso un revi-

nel cuore dell'Europa, Inghilterra Francia Olanda, il mercantilismo funzioni come strumento d'imposizione di egemonie commerciali all'esterno, come politica di *import substitution* e come via per il rafforzamento fiscale dello stato.

In una condizione semiperiferica come quella del Regno di Napoli, il rapporto tra interessi particolari e interesse generale appare rovesciato. Gli interessi vincenti sono quelli che si oppongono all'adozione di un mercantilismo maturo, nella misura in cui questo minaccia un assetto già consolidato dalla divisione internazionale del lavoro che attribuisce al regno il ruolo di produttore di beni primari a bassa intensità di capitale. In esso il capitale mercantile, cui l'autorità politica si ostina a voler attribuire una nazionalità inesistente nei fatti, svolge un ruolo essenziale di estrazione di valore. Sono questi interessi, e la loro influenza sulle scelte politiche, a impedire che una visione di lungo termine come quella proposta dal SMC si traduca in politica effettiva. Si inverte dunque un meccanismo di circolarità tra la persistenza di incrostazioni istituzionali interne e il perpetuarsi di assetti ineguali del mercato: il mercantilismo come "primato della politica" richiede, per la sua realizzazione, una sufficiente centralizzazione che consenta di dare effettività alla decisione politica⁹⁷. La forza delle istituzioni intermedie, che traggono il loro potere dai bisogni fiscali dello stato, e che al contempo sostengono una certa configurazione dei rapporti tra produzione e mercato, ne è il principale ostacolo. Il Magistrato di commercio nulla può rispetto al potere di condizionamento che la Dogana di Foggia e la Camera della Sommaria esercitano sulla decisione politica. I vincoli cui è sottoposta la "sovranità" nelle sue decisioni di politica commerciale sono nel contempo iscritti, in definitiva, nella sua debolezza interna (monarchia composita) e nella sua debolezza internazionale, condizionata dalla struttura medesima delle complementarità commerciali.

Non è dato certo alla storia stabilire cosa sarebbe accaduto in condizioni diverse. Se è vero tuttavia che la specializzazione internazio-

sionismo storico abbastanza spregiudicato è in R.B. EKELUND JR., R.D. TOLLISON, *On Neoinstitutional theory and preclassical economies: mercantilism revisited*, «The European Journal of the History of Economic Thought», 4 (1997), pp. 375-399. Gli autori definiscono il mercantilismo come un 'processo' di alterazione dei diritti di proprietà ottenuta attraverso la corruzione.

⁹⁷ C. BALLINGER, *Mercantilism and the Rise of the West: Towards a Geography of Mercantilism*, Available at SSRN 2164912 (2011).

nale dalla metà del Settecento accentua la condizione di dipendenza delle semiperiferie, è opportuno forse recuperare all'analisi il ruolo che le reti mercantili svolgono nel condizionare la natura e il funzionamento delle istituzioni locali⁹⁸.

ALIDA CLEMENTE
Università di Foggia

⁹⁸ REINERT, *How rich nations got rich*, p. 9.