

Paolo Calcagno

ROTTA A PONENTE: LA NAVIGAZIONE VENEZIANA IN ATLANTICO E IL COMMERCIO DI GENERI COLONIALI NEL XVIII SECOLO*

DOI 10.19229/1828-230X/56042022

SOMMARIO: *Nel Settecento, in particolare a partire dalla metà del secolo, la bandiera della Repubblica di San Marco tornò ad essere significativamente presente anche fuori dall'Adriatico. Il tonnellaggio aumentò anche in considerazione delle contingenze di natura politica e militare: i numerosi conflitti favorirono senza dubbio l'attività commerciale delle potenze neutrali, e i trattati con le reggenze barbaresche e con il Marocco permisero un abbattimento dei costi assicurativi sulle rotte internazionali. Concentrandosi in particolare sugli anni della guerra di indipendenza americana, il contributo intende descrivere l'affermazione del naviglio veneziano nei porti atlantici di Cadice e Lisbona, dove si potevano caricare i generi coloniali ricercati sulle piazze mediterranee. Il "Ponente alto", fronte generalmente trascurato nella ricostruzione della storia marittima della Serenissima, rappresentò sul finire dell'antico regime una fonte di inedite opportunità per una città e un'élite economica in rapida trasformazione.*

PAROLE CHIAVE: *Venezia, Atlantico, navigazione, commercio di generi coloniali, corrispondenza consolare.*

SAILING WESTWARD: VENETIAN NAVIGATION AND COLONIAL TRADE IN THE 18TH-CENTURY ATLANTIC

ABSTRACT: *In the 18th century, mainly from mid-century onwards, the presence of the Venetian flag outside the Adriatic Sea returned to be significant. Its shipping tonnage increased for a conubium of political and military reasons: on the one hand, the ongoing conflicts favoured the trade of neutral powers; on the other hand, the treaties signed with the Barbary regencies and Morocco allowed for the cut of the insuring costs to sail along international routes. By focusing on the period of the American War of Independence, this contribution aims to depict the establishment of Venetian shipping in the Atlantic ports of Cadiz and Lisbon, where colonial commodities, highly sought in the Mediterranean, could be retrieved. By the end of the ancient regime, the "High West", an uncharted side of the Serenissima's maritime history, constituted a source of unprecedented opportunities for the city and its economic elites, undergoing rapid transformation.*

KEYWORDS: *Venice, Atlantic, navigation, colonial trade, consular correspondence.*

Una prospettiva di insieme: la svolta settecentesca dello *shipping* veneziano

Nel 1636, alla notizia che una nave veneziana avesse acquistato uva passa sull'isola di Zante, con l'intenzione di trasportare il carico fino ad Amsterdam¹, la reazione in Laguna fu di stupore: «da tanti anni in qua»

* Abbreviazioni e sigle utilizzate: Anp = Archives Nationales, Paris; Asg = Archivio di Stato di Genova; Ast = Archivio di Stato di Torino; Asv = Archivio di Stato di Venezia; Vsm = Cinque Savi alla Mercanzia.

¹ Per un approfondimento sul commercio di questo prodotto tra il Mediterraneo e l'Atlantico nel corso della prima età moderna, si può far riferimento a M. Fusaro, *Uva passa. Una guerra commerciale tra Venezia e l'Inghilterra (1540-1640)*, Il cardo, Venezia, 1996.

non era più successa «cosa simile»². In effetti, tutta la prima parte del XVII secolo segnò una fase involutiva per la flotta mercantile veneta, alle prese con un forte rialzo dei costi assicurativi, e l'interscambio con i paesi al di là dello stretto di Gibilterra si concentrò di fatto nelle mani degli operatori "nordici", in particolare inglesi e olandesi. Anche nei decenni successivi, si continuò ad assistere a una riduzione dei tonnellaggi del naviglio battente bandiera di San Marco, e le timide misure doganali³ – laddove altri scali affinavano il proprio regime di porto franco⁴ – causarono semmai una flessione delle entrate fiscali nella seconda metà del secolo, riflesso di un andamento non entusiasmante del commercio marittimo⁵. Inoltre le guerre contro il Turco furono sfruttate dai mercanti di Francia, Province Unite e Inghilterra per installarsi definitivamente nei mercati del Levante; e anche le merci orientali presero ad approdare in Laguna quasi sempre su legni nordeuropei⁶.

Entrando nel XVIII secolo, aumentarono i concorrenti nell'attrarre i maggiori flussi commerciali interni al *Mare Nostrum* (financo nello stesso "golfo di Venezia"): Trieste, Ancona, la sempre vivace Ragusa; ma lo scalo realtino non volle cedere alle tentazioni della politica di franchigia, e cercò di mantenere un profilo autonomo, puntando su tariffe doganali moderate e una decisa incentivazione alla cantieristica e all'armamento navale⁷. Gli *squeri* dell'Arsenale e quelli disseminati in Laguna incrementarono la loro attività specialmente dopo il 1736, grazie a una riforma promossa dal governo veneziano per favorire la costruzione di nuovi legni armati (le cosiddette "navi atte"), capaci di

² D. Sella, *Commerci e industria a Venezia nel secolo XVII*, Istituto per la collaborazione culturale, Venezia-Roma, 1961, p. 94, nota 2.

³ Le normative in vigore tra 1662 e 1684 prevedevano un moderato abbassamento delle tariffe per le merci in entrata provenienti da Levante e da Ponente, ma al contempo mantenevano inalterata la tassazione per le merci in uscita.

⁴ Sui porti franchi mediterranei, in una prospettiva comparativa, è in uscita G. De-logu, K. Stapelbroek, A. Trampus, (dir.), *Mediterranean Free Ports*, London, Routledge, 2022.

⁵ M. Costantini, *Una Repubblica nata sul mare. Navigazione e commercio a Venezia*, Marsilio, Venezia, 2006, pp. 81-91. All'inizio degli anni Settanta, le "scale di Ponente" «non erano percorse da nessuna nave veneziana» (U. Tucci, *La marina mercantile veneziana nel Settecento*, «Bollettino dell'istituto di storia della società e dello stato veneziano», 2 [1960], p. 160). Per di più, in base ai dati di Tucci, nel 1694 il tonnello veneziano aveva subito «un regresso notevolissimo» rispetto a una ventina di anni prima, e la flotta era composta prevalentemente da marciliane di utilizzo adriatico.

⁶ Su questo pone l'attenzione anche F.C. Lane, *Storia di Venezia*, Einaudi, Torino, 1991, pp. 482-483.

⁷ W. Panciera, *La Repubblica di Venezia nel Settecento*, Viella, Roma, 2014, p. 77. Nelle parole dei Cinque Savi alla Mercanzia, i porti franchi erano «puri porti di deposito delle altrui merci e solo ricovero dell'altrui navigazione», mentre Venezia era «piazza reale, sede di commercio suo e di sua navigazione» ("scrittura" del 25 agosto 1752 citata in U. Tucci, *La marina mercantile veneziana* cit., p. 183).

ritornare a battere le rotte internazionali⁸. A fare il resto, nel prosieguo del Settecento, fu la ferrea neutralità della Serenissima, che permise alla marineria veneziana di consolidarsi ulteriormente in occasione dei grandi conflitti europei.

Tra 1743 e 1748, negli anni della guerra di successione austriaca, le navi armate con bandiera veneta commerciarono «su tutte le rotte di Ponente e di Levante», spingendosi fino a Marsiglia, Cadice, Lisbona, Amsterdam, Londra, San Pietroburgo, oltre che verso le più tradizionali mete del Mediterraneo orientale⁹. Il movimento portuale conobbe un ulteriore miglioramento nel passaggio dalla prima alla seconda metà del secolo: tra entrate e uscite, il giro d'affari aumentò di un terzo¹⁰. Inoltre, verso la fase finale del secolo, tra i legni in arrivo e in partenza la quota di mercantili veneziani rispetto al totale fu decisamente rilevante (tra metà e due terzi), a dimostrazione di una rinnovata vitalità della navigazione “nazionale”¹¹. Indubbiamente, nell’ambito di questo risveglio della funzione emporiale del porto della Serenissima¹², incise in discreta misura il ruolo dell’Occidente, a cui si è fatto testé riferimento: anche un’altra fonte come i testimoniali di avaria marittima presentati a Venezia dimostra che nella parte centrale del secolo (1735-1764) quasi un terzo dei bastimenti conteggiati proveniva per l’appunto da “Ponente”¹³ (anche se in questo campione sono conteggiati sia i veneziani, sia i “forestieri”).

Con questo contributo¹⁴, che si allinea ad alcune recenti critiche al paradigma della «regionalizzazione» del raggio operativo dello scalo mar-

⁸ M. Costantini, *Porto, navi e traffici a Venezia. 1700-2000*, Marsilio, Venezia, 2004, p. 37. Sull’Arsenale si segnala il recente volume di P. Lanaro, C. Austruy (a cura di), *L’Arsenale di Venezia. Da grande complesso industriale a risorsa patrimoniale*, Marsilio, Venezia, 2020.

⁹ U. Tucci, *La marina mercantile veneziana* cit., p. 178. Secondo Tucci, ancora all’inizio degli anni Venti i rapporti commerciali con le piazze di Ponente erano così esigui da non giustificare neppure l’istituzione di un regolare convoglio; e alla vigilia della riforma delle “navi atte”, i mercantili veneziani non superavano Genova.

¹⁰ Tra entrate e uscite, Walter Panciera ha calcolato una media di poco più di 14 milioni per il periodo 1734/35-1744/45 e di circa 22 milioni per il periodo 1772/73-1781/82 (*L’acqua giusta. Il sistema portuale veneziano nel XVIII secolo*, Viella, Roma, 2021, p. 130).

¹¹ Il momento più difficile per il naviglio veneziano coincide con gli anni Cinquanta, per via di una recrudescenza della guerra di corsa barbaresca, a cui seguirono alcuni importanti trattati con le reggenze di Algeri, Tunisi, Tripoli e con il Marocco, accolti come un «dono del Cielo» (cfr. U. Tucci, *Nel Settecento. Il commercio marittimo veneziano e i trattati coi barbareschi*, «Bollettino storico pisano», 62 [1993], pp. 25-45).

¹² In questo senso, si possono consultare anche le statistiche doganali ricostruite da Giordano Campos (*Il commercio estero veneziano della seconda metà del ‘700 secondo le statistiche ufficiali*, «Archivio Veneto», 19 [1936], pp. 145-183).

¹³ W. Panciera, *Testimoniali veneziani di avaria marittima (1735-1764)*, «Mediterranea – ricerche storiche», 38 (2016), pp. 517-568.

¹⁴ Lo studio che si presenta in questa sede è frutto, in larga misura, di una ricognizione fatta nell’estate 2020 presso l’archivio di Stato di Venezia. Una prima presen-

ciano¹⁵, si intende mostrare che la buona prova della flotta mercantile veneta nel corso del XVIII secolo sia da ricondurre in parte alla volontà di partecipare al remunerativo commercio dei generi coloniali americani in arrivo nei porti atlantici¹⁶. L'attenzione verrà concentrata sugli anni della rivoluzione americana, allorché la neutralità di bandiera diede nuovo impulso alla navigazione veneziana (la stessa cosa era accaduta in precedenza in corrispondenza della guerra dei Sette anni), e i legni della Serenissima frequentarono assiduamente le acque atlantiche. In particolare, le mete di tutti i vascelli alla ricerca delle merci coloniali delle Americhe erano Cadice e Lisbona¹⁷, dove veniva caricato principalmente zucchero (e in secondo luogo cacao, tabacco, caffè e altre merci)¹⁸. La nostra prospettiva sarà quella dei consolati veneziani in questi due porti iberici, con lo scopo di misurare (più qualitativamente che quantitativamente) l'attivismo del naviglio "nazionale" lungo la «rotta di Ponente»; a integrazione, verrà utilizzato il carteggio di un altro console veneziano, quello di stanza a Genova, in quanto lo scalo ligure ebbe un preciso ruolo di coordinamento nei confronti della marineria veneziana attiva nell'Atlantico¹⁹. Non rientreranno invece nel nostro campo di osservazione le

tazione è stata fatta in occasione delle journées d'études dal titolo *Venise, puissance régionale méditerranéenne. Perspectives économiques, maritimes et politiques, 1669-1797*, tenutesi a Nizza il 19-20 novembre 2021.

¹⁵ La formulazione più compiuta di tale tesi, che considera Venezia marginale all'interno dei flussi mercantili mediterranei e internazionali nel corso del XVIII secolo, è presente in M. Costantini, *Commercio e marina*, in P. Del Negro, P. Preto (a cura di), *Storia di Venezia. L'ultima fase della Serenissima*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma, vol. 8, 1998, pp. 555-612, in particolare pp. 606-607.

¹⁶ Sui traffici di beni coloniali tra Atlantico e Mediterraneo in età moderna rinvio a P. Calcagno (a cura di), *I generi coloniali americani nel Mediterraneo: i grandi porti come centri di destinazione, di consumo e di redistribuzione (XVII-XIX secolo)*, «RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea», 8/1 (2021).

¹⁷ Si vedano in questo senso le considerazioni espresse in una relazione del 1748, in cui i due porti atlantici sono definiti «les rendez-vous de tous les vaisseaux qui vont commercer dans les mers du Sud»: Ast, Materie di commercio, Terza categoria, marzo 2.

¹⁸ Sul commercio e sul consumo dei generi coloniali americani in Europa una lettura fondamentale è quella di M. Carmagnani, *Le isole del lusso. Prodotti esotici, nuovi consumi e cultura economica europea, 1650-1800*, Einaudi, Torino 2010. Si consideri che tra 1772/73 e 1789/90 dal cosiddetto «Ponente alto» (come veniva indicato lo spazio compreso tra Marsiglia e San Pietroburgo) arrivava il 16% di tutte le importazioni dello scalo lagunare (P.N. Sofia, *Dall'Atlantico a Rialto. Note sul commercio dello zucchero a Venezia nel Settecento*, in «RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea», 8/1 [2021], p. 109).

¹⁹ Negli ultimi anni la documentazione consolare è stata al centro di una notevole attenzione nell'ambito degli studi di storia marittima: senza pretese di completezza si rinvia a M. Aglietti, M. Herrero Sánchez, F. Zamora Rodriguez (coords.), *Los cónsules de los extranjeros en la Edad Moderna y a principios de la Edad Contemporánea*, Ediciones Doce Calles, Aranjuez, 2013; S. Marzagalli, *Les consuls en Méditerranée, agents d'information, XVI^e-XX^e siècle*, Garnier, Paris, 2015; A. Biagianti (a cura di), *Reti consolari nel Mediterraneo. Percorsi e metodologie a confronto (sec. XVI-XIX)*, «RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea», 17/2 (2016); A. Bartolomei, G. Calafat, M. Grenet,

proiezioni mercantili che in quello stesso periodo, e negli anni immediatamente successivi alla guerra americana, si realizzarono oltre Manica – ricchissima è la corrispondenza del console veneziano a Londra – e verso le colonie americane, che pure erano state segnalate da tempo dalla storiografia²⁰.

Cadice: un centro di smistamento e di prima raccolta

Nel cosmopolita porto gaditano, che si incontrava dopo una breve navigazione fuoriuscendo dal Mediterraneo, verso la fine del Settecento i veneziani rappresentavano una presenza marginale: tra gli “italiani” – che insieme ai francesi arrivavano a formare il 90% delle presenze straniere in città – erano molto al di sotto dei genovesi, e anche dei milanesi; pochi di più rispetto ai sudditi del Granducato di Toscana, dello Stato pontificio, del Regno di Napoli²¹. In verità, mercanti marciari si erano installati a Cadice fin dal XV secolo, per commerciare schiavi, tele di Damasco, panni di lana inglesi, pepe e altre merci²²; e probabilmente i rapporti con Venezia non si interruppero con l’inizio dell’età moderna. Tuttavia, nonostante il grande aumento demografico del porto andaluso nel corso del XVIII secolo²³, una vera colonia mercantile veneziana non esisteva alla fine dell’antico regime: anche dalla corrispondenza consolare stentano a emergere figure di operatori commerciali, con l’unica eccezione di Giovanni Angelo

J. Ulbert (dir.), *De l'utilité commerciales des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVII-XX^e siècle)*, École française de Rome, Roma-Madrid, 2018.

²⁰ Si veda T. Pizzetti, *Con la bandiera del protettor San Marco. La mariniera della Serenissima nel Settecento e il contributo di Lussino*, Campanotto editore, Pasion di Prato (UD), 1999; sui bastimenti dichiaranti avaria (perlopiù inglesi) in arrivo a Venezia da oltre Atlantico nel biennio 1759-1760, cfr. W. Panciera, «*L'acqua giusta*» cit., pp. 134-138.

²¹ N. González Alonso, *La colonia di italiani a Cadice nell'anno 1773*, «Popolazione e storia», 2 (2019), p. 52. Dal censimento (*Padrón*) esaminato in questo studio, nel 1773 gli italiani a Cadice risultavano 1.963 (il 52,7% del totale degli stranieri in città): 1.578 erano sudditi della Repubblica di Genova; i veneziani contavano invece 25 unità (1,3% della comunità “italiana”). Sui mercanti genovesi a Cadice nel XVIII secolo si veda C. Brillì, *Mercaderes genoveses en el Cádiz del siglo XVIII. Crisis y reajuste de una simbiosis secular*, in A. Crespo Solana (coord.), *Comunidades transnacionales: colonias de mercaderes extranjeros en el mundo atlántico*, Ediciones Doce Calles, Aranjuez, 2010, pp. 83-102.

²² E. Montemezzo, *Galley routes and merchant networks between Venice and North Sea in the fifteenth century*, in A. Caracausi, C. Jeggle (eds.), *Commercial networks and European Cities, 1400-1800*, Pickering & Chatto, London, 2014, pp. 153-170.

²³ M.P. Ruiz Nieto-Guerrero, J.J. Jiménez Mata, *Historia urbana de Cádiz*, I, *Génesis y formación de una ciudad moderna*, Colegio Oficial de Arquitectos de Cádiz, Lampreave, 2016, p. 152.

Belloni, definito «negoziante di somma probità e cognizione» in una lettera del 23 aprile 1782²⁴.

Di contro, la navigazione marcia che faceva capo a Cadice nella parte finale del secolo non era affatto trascurabile: purtroppo le note trasmesse dal console Capitanachi ai Cinque Savi alla Mercanzia non ci consentono di capire quali rapporti intercorressero tra i capitani di nave veneziani e i mercanti sul posto (diversamente dai rapporti in arrivo da Lisbona, come vedremo)²⁵, ma indubbiamente la qualità e la quantità dei legni provenienti dall'Adriatico o da scali mediterranei intermedi non passavano inosservate. Nel comunicare a Venezia l'approdo a Cadice della nave *Diamante* di capitano Fortunato Gradara, il console Capitanachi precisava che i giorni di navigazione dall'Istria all'Andalusia erano stati quaranta, e commentava che «la bellezza e grandezza di questa nave fa onore ai veneti costruttori»²⁶. E qualche mese dopo, anticipando un quadro statistico che descriveremo più sotto, il console osservò «non essere scarso il numero [dei bastimenti veneziani] nella general proporzione della navigazione neutrale»; chiudendo sul «credito e decoro che ne risulta alla veneta bandiera»²⁷.

Naturalmente, per quanto le frequentazioni atlantiche del naviglio veneziano avessero preso corpo nella parte centrale del XVIII secolo, molto dipendeva dalla congiuntura: scendendo nel dettaglio, nell'estate 1768 venne ordinato di rilasciare tutti i mercantili «sudditi» a seguito del rinnovo della pace con la reggenza di Algeri; ma per tutta risposta il console – allora era Francesco Martini – fece notare che avrebbe volentieri obbedito a «questa venerata commissione [...] se alcun veneto legno fossesi qui intratenuto»²⁸. La spedizione punitiva

²⁴ Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 636. In tale occasione, il console veneziano a Cadice Spiridione Capitanachi (evidentemente di origini greche) affidò al Bellone la «cura» della pratica relativa al naufragio della checchia *Natività della Madonna e San Giovanni Battista* del capitano Antonio Giurovich, avvenuto presso Sanlúcar de Barrameda. Nell'articolo citato in nota 21 (*La colonia di italiani cit.*), oltre ai Capitanachi vengono ricordate altre famiglie di mercanti veneziani, come gli Stano e i Baciche, tutti residenti nel quartiere di Ave Maria.

²⁵ Nell'unica occasione in cui, negli anni della guerra di indipendenza americana, il console veneziano fece un riferimento al coinvolgimento di operatori commerciali veneziani, menzionò una transazione finanziaria tra Venezia e Cadice che aveva riguardato la «ditta Treves» (importante famiglia ebrea operante in Laguna) e la «ditta Greppi»: si tratta di una lettera del 22 maggio 1781, conservata in Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 636. I Greppi erano mercanti milanesi, ben radicati a Cadice: in quegli anni era attivo nel porto andaluso Paolo Greppi, figura che è stata al centro di diversi studi (si veda, da ultimo, K. Kaps, *Entre el servicio estatal y los negocios transnacionales: el caso de Paolo Greppi, cónsul imperial en Cádiz [1774-1791]*, in M. Aglietti, M. Herrero Sánchez, F. Zamora Rodríguez (coords.), *Los cónsules de los extranjeros cit.*, pp. 225-235).

²⁶ Lettera del 30 luglio 1782, in Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 636.

²⁷ Lettera del novembre 1782 (manca l'indicazione del giorno), *ibidem*.

²⁸ Lettera del 26 agosto 1768, in Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 635.

dell'ammiraglio Angelo Emo contro il bey di Algeri avrebbe avuto effetti molto positivi negli anni successivi²⁹, e per diverso tempo la navigazione veneziana fu risparmiata dagli attacchi corsari nel Mediterraneo occidentale. È per questo motivo che negli anni Settanta e nei primi anni Ottanta l'afflusso di mercantili veneti tornò a farsi notare; e a contribuire fu anche la grande occasione rappresentata dall'inizio dei combattimenti in terra americana, che rese più difficili le operazioni delle flotte mercantili dei paesi belligeranti: l'8 maggio 1781 fu lo stesso Capitanachi a dire che la guerra aveva riservato «somme occupazioni per li bastimenti nazionali»³⁰.

Tra il 29 settembre e il 15 dicembre 1778 entrarono a Cadice 7 navi veneziane, e ne uscirono 10 con carichi diretti verso l'Europa del Nord o verso il Mediterraneo. E dai rilevamenti effettuati dal console veneziano a Málaga – con il quale il console a Cadice era in contatto stabile – nel solo mese di maggio 1782 avrebbero fatto sosta 12 legni battenti bandiera di San Marco diretti oltre lo stretto di Gibilterra. In alcuni casi si trattava davvero di bastimenti impegnati in rotte di lunga percorrenza: 2 tra questi 13 provenivano da Smirne e avrebbero dovuto raggiungere Londra³¹. Circa il raggio d'azione del naviglio veneziano che arrivava a Cadice (o a Málaga, come nel caso della statistica appena menzionata), in effetti le indicazioni delle fonti sono in parte contraddittorie. In una lettera del 9 ottobre 1781, riallacciandosi al caso di un «giovane» capitano di nome Silvestro Franceschini, che avrebbe «fatto vela per Genova con tenue nolo», il console lamentò che «per manifesta viltà e ignoranza disonorevoli» i veneziani preferivano evitare i viaggi verso l'Europa settentrionale; giudicando inoltre «odioso e intollerabile l'impedimento che taluno incontra dell'indocilità de marinari che sfrontatamente negano di proseguire i viaggi dalla parte del Nort»³². Tornato sulla questione un anno dopo, Capitanachi prima ribadì che le potenzialità marittime della bandiera veneziana sarebbero state maggiori con più «attività e coraggio» da parte dei capitani e più «docilità e meno insubordinazione» da parte degli equipaggi,

²⁹ Dopo il 1767-1768, l'ammiraglio Emo tornò ad occuparsi dei corsari nordafricani nel 1784, allorché venne scatenata una guerra contro la reggenza di Tunisi (con bombardamenti alle piazzeforti della Goletta, di Susa, Sfax e Biserta); e morì proprio in occasione di un contrattacco ai tunisini nel 1792. Su Emo si veda la voce del DBI redatta da Paolo Preto (vol. 42, pp. 623-625).

³⁰ Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 636. In generale, a proposito dell'impatto delle guerre europee sul commercio atlantico, si veda S. Marzagalli, *Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815: politique et stratégies négociants dans la genèse d'un réseau commercial*, Droz, Ginevra, 2015, pp. 89-122.

³¹ *Ibidem*.

³² Il console aggiungeva che eppure «ottimi impieghi per la costa di Cantabria, per Ostenda, per Olanda, qui e in Málaga, non mancano, né v'è dubbio alcuno della preferenza della nostra bandiera a ogni altra neutrale» (*ibidem*).

e poi spiegò i tre motivi di tale renitenza: la prospettiva di restare «tanto tempo lontani dalle loro famiglie»; le insidie legate a «mari troppo pericolosi» e «climi troppo freddi»; le pretese di «aumenti di paga» avanzate dai marinai³³.

Se però riprendiamo la statistica del maggio 1782 redatta dal console di Málaga, notiamo che delle 12 imbarcazioni censite 5 erano dirette nelle Fiandre o in Olanda (Bruges, Ostenda, Amsterdam, Rotterdam), 4 avevano come destinazione Londra, un'altra ancora Dublino³⁴. E le stesse lettere di Spiridione Capitanachi ci illustrano una molteplicità di situazioni che stridono con le considerazioni espresse sulla mancanza di intraprendenza dei veneziani entrati in Atlantico: il 12 giugno 1781 segnalò una checchia noleggiata per le Canarie, un'altra checchia diretta a Ostenda e un bastimento entrato a Málaga con uva passa di Zante destinata ad Amburgo e a San Pietroburgo; l'8 gennaio 1782 riferì di aver visto entrare varie navi veneziane (provenienti da Trieste, dalla Sicilia, da Genova ecc.), di cui un paio erano riuscite a ottenere un noleggio per Ostenda; e il 5 marzo 1782, dopo aver elencato i consueti «buoni successi» della bandiera veneta, dovette ragguagliare in merito al naufragio della nave *Gioventù in commercio* di capitano Giulio Chielich, «la quale ha dato in una roccia vicino al porto di Watterford in Irlanda»³⁵.

In linea con quanto osservato dalla recente storiografia³⁶, in questo scorcio di XVIII secolo Cadice non si limitò a fungere da centro di raccolta (centro di prima raccolta, giacché poco più a nord Lisbona aveva funzioni analoghe) dei generi coloniali in arrivo dall'America, ma costituì uno scalo «au carrefour de presque toutes les grandes routes du commerce maritime européen». Probabilmente il console veneziano constatava il grande dinamismo del naviglio “nordico” (in particolare di quello scandinavo, anch'esso neutrale)³⁷, e riteneva che i veneziani potessero fare di più; in ogni caso appare inconfutabile la capacità dei legni marciati di muoversi in uno spazio marittimo molto ampio, tra stretto di Gibilterra, arcipelaghi atlantici, mar Baltico e colonie americane³⁸.

³³ Lettera del novembre 1782, già citata in nota 27 (*ibidem*).

³⁴ Le due imbarcazioni rimanenti erano dirette rispettivamente a Lisbona e a Madera.

³⁵ Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 636.

³⁶ A. Bartolomei, *Cadix et la Méditerranée à la fin du XVIII^e siècle*, «Revue d'histoire maritime», 13 (2011), pp. 173-209.

³⁷ Diversi studi si sono soffermati sulla massiccia penetrazione nel Mediterraneo della bandiera svedese: in questa sede ci limitiamo a menzionare, da ultimo, L. Müller, *Swedish Trade and Shipping in the Mediterranean in the 18th Century*, in *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea*, Firenze University Press, Firenze, 2019, pp. 453-469.

³⁸ Nelle lettere di Spiridione Capitanachi ci sono alcuni riferimenti a viaggi oceanici delle navi veneziane: ad esempio l'8 giugno 1781 il console riferì che la nave veneziana *Concordia* era stata noleggiata «a forza» a Málaga per il trasporto di truppe spagnole in America; e l'8

Se i resoconti consolari confermano il ruolo di Cadice quale «avant-port atlantique» a favore di imbarcazioni mercantili in transito³⁹, i manifesti di carico esaminati dalla cancelleria consolare all'inizio degli anni Ottanta ne riflettono l'importanza quale «débouché essentiel pour les produits coloniaux». Tutte le navi veneziane destinate a rientrare nel Mediterraneo caricavano nelle stive generi voluttuari di origine americana: capitano Vincenzo Rognoni partì con la sua nave *Buona Unione* verso Genova con 439 casse di zucchero e 44 sacchi di cacao di Caracas⁴⁰; la *Madonna del Buon Consiglio* capitanata da Michele Zerman rientrò nel Mare Interno dopo un viaggio in Cornovaglia (Falmouth) con diverse merci caricate a Cadice, tra cui il consueto cacao; e anche altre imbarcazioni che presero il mare a Cadice per raggiungere Cartagena, Alicante, Barcellona trasportavano prevalentemente zucchero a cacao⁴¹. Gli elenchi a stampa delle navi in entrata nel porto di Genova, redatti dal console veneziano in loco, ci forniscono delle conferme: erano numerosi i legni veneziani provenienti da Cadice (anche se erano di più quelli in arrivo da Lisbona), ed erano gli unici di estrazione mediterranea – insieme a qualche raguseo – a condurre nel porto ligure i beni coloniali caricati nei porti iberici atlantici. Ad esempio il 10 settembre 1778 entrarono contemporaneamente a Genova due mercantili veneziani provenienti dal porto gaditano: la *Bella Maria Prosperata* con zucchero, indaco, cocciniglia, piombi «e altro»; la *Concordia* con zucchero, cacao, indaco, cocciniglia, cuoio «e altro»⁴². È possibile che queste navi considerassero Genova solo uno scalo dove vendere parte dei carichi americani, e poi completassero il viaggio di ritorno rifornendo alla stessa maniera anche Venezia⁴³. Tuttavia, come vedremo dall'esame della corrispondenza consolare dalla Liguria, si ha

gennaio 1782 venne comunicato che «il capitano Berengo di ritorno dal lungo viaggio dell'America aveva similmente approdato in Malaga con carico fatto al Capo francese [Cap-Haïtien] per la Dominante [cioè Venezia]» (Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 636).

³⁹ Cfr. A. Bartolomei, *Cadix et la Méditerranée* cit., p. 191.

⁴⁰ Il carico comprendeva altre mercanzie, tra cui soprattutto cuoio di Buenos Aires e indaco del Guatemala.

⁴¹ In mezzo alle lettere del 1781, il console Capitanachi trascrisse in un dossier i manifesti di carico di cinque mercantili diretti verso i porti mediterranei della Spagna che abbiamo menzionato: tra questi, il brigantino *Il Diligente* del capitano Giovanni Matteo Zusar aveva a bordo quasi 1.000 casse di zucchero per Cartagena; mentre la checcia *San Francesco da Paola e le anime del Purgatorio*, tra le altre merci, caricò a bordo per Alicante 434 sacchi di cacao, e per Cartagena 443 casse di zucchero; invece, la nave *Bella Maria Prosperata*, diretta a Barcellona, oltre a 50 sacchi di cacao aveva 403 «pani rami del Perù» (Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 636).

⁴² Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 686. Sulla cocciniglia è uscito recentemente un libro di D. Trichaud-Buti, G. Buti, *Rouge cochenille. Histoire d'un insecte qui colora le monde, XVI^e-XXI^e siècle*, CNRS, Paris, 2021.

⁴³ Sul commercio dello zucchero a Venezia nella seconda metà del Settecento rinvio al recente saggio di P.N. Sofia, *Dall'Atlantico a Rialto* cit., pp. 106-128.

l'impressione che alcuni capitani veneti lavorassero per conto dei genovesi, collegando il porto ligure con Cadice e Lisbona.

L'impegno veneziano sulla tratta Genova-Cadice si desume anche dal dossier di manifesti di carico di navi in ingresso trascritti nel 1781 dalla cancelleria consolare di Spiridione Capitanachi: su un totale di 23 manifesti, ben 9 descrivono carichi fatti a Genova, e le merci più presenti sono carta da scrivere e «chioderia» (tipici manufatti liguri), prodotti alimentari quali castagne secche, riso, fave, orzo, paste secche e infine moltissimi «quadrelli di marmo»⁴⁴. Tale fonte riveste un notevole interesse per conoscere per l'appunto le merci di scambio usate dai capitani sulla piazza per assicurarsi i generi coloniali, e dà alcune conferme sulle strategie dei mercanti veneziani in termini di export commerciale: le navi veneziane che arrivavano direttamente dall'Adriatico avevano a bordo grandi quantità di orzo e fagioli, prodotti di vetreria («bozzoni di vetro», «cristalli», «specchi», «conterie»)⁴⁵, casse di libri, «stampe» varie, «quadri di pittura», «carte di musica» e «fondi di chitarra»⁴⁶. Un campionario che in parte è indice delle specializzazioni produttive e della ricchezza culturale della Serenissima al suo tramonto, e che nella fattispecie dimostra il coinvolgimento di merci veneziane nella tratta atlantica: le perline di vetro («conterie») – che non a caso affluivano anche a Lisbona, altro porto di partenza delle navi negriere – venivano usate infatti per l'acquisto di schiavi africani⁴⁷.

Per il resto, i legni marciati agivano anche in un raggio più ristretto interno all'Atlantico, partecipando a una sorta di cabotaggio iberico al servizio del porto gaditano. Tra i 23 manifesti trascritti, 5 attestano viaggi da Ferrol e Santander a Cadice, con carichi di frumento; e un altro – quello della polacca *La Fenice* – ci permette di

⁴⁴ Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 636. I «quadrelli di marmo» - o «quadrette» - erano elementi in marmo bianco di seconda qualità, di sicura produzione carrarese (ringrazio il dott. Roberto Santamaria dell'Archivio di Stato di Genova per il confronto su questo elemento). Sul commercio delle paste alimentari liguri in età moderna qualche nota in P. Calcagno, *Produzione e commercializzazione delle paste alimentari nella Liguria preindustriale: il caso di Savona*, «Società e storia», 147 (2015), pp. 1-28.

⁴⁵ Il peso notevole del vetro nell'interscambio con il «Ponente alto» è confermato dai registri dei Cinque Savi alla Mercanzia, una sorta di bilancia commerciale del porto di Venezia (una descrizione della fonte in A. Sambo, *La balance de commerce de la République de Venise: sources et méthodes*, «Cahiers de la Méditerranée», 84 [2012], pp. 381-410).

⁴⁶ Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 686.

⁴⁷ F. Trivellato, *Fondamenta dei vetrai. Lavoro, tecnologia e mercato a Venezia tra Sei e Settecento*, Donzelli, Roma, 2000, pp. 219-246; e, da ultimo, P.N. Sofia, *From qualitative to quantitative: tracking global routes and markets of Venetian glass beads during the 18th century*, «BEADS: Journal of the Society of Bead Researchers», 33 (2021), pp. 11-26. A questo proposito, in una lettera da Cadice del 17 settembre 1770 venne segnalato che un certo Jacob Smith stava brigando per ottenere la concessione regia per impiantare una fabbrica di «conterie» ad uso dei possedimenti spagnoli; naturalmente il console Capitanachi era preoccupato che «con questa novità ne proibiscano le nostre».

ricostruire una traiettoria che prevedeva merci caricate a Barcellona e scaricate a Cadice (vino «tinto», carta da scrivere, «vestiario per soldati di terra», «vestiario per soldati di marina») e un allungamento fino a Ferrol e La Coruña. Insomma, una familiarità evidente con la navigazione atlantica, sicuramente accresciuta dalle moltiplicate occasioni offerte dalla congiuntura bellica: anche quando tutti i mercantili veneti furono sequestrati a Cadice alla fine del giugno 1781, con l'ordine di disfarsi delle merci trasportate e di mettersi al servizio di Carlo III, il console commentò che i capitani non erano così contrariati, «essendo l'impiego de bastimenti in questi trasporti utilissimo senza dubbio»⁴⁸.

Lisbona, il porto «ove si assoggettano tutti i venienti del Mediterraneo»

Fu lo stesso console a Cadice Spiridione Capitanachi, con lettera del 28 ottobre 1783, a spiegare a che sovente i legni veneti, entrando in porto, chiedevano di «ottenere la pratica» (ossia di espletare i controlli sanitari) per essere certi di conseguire «l'esenzione della contumacia in Lisbona, ove si assoggettano tutti i venienti del Mediterraneo»⁴⁹. In effetti, già per il periodo 1735-1764 il secondo porto di provenienza dei bastimenti in ingresso a Venezia dichiaranti avaria era proprio Lisbona⁵⁰. E dai quadri statistici trasmessi a Parigi dal console francese in città, nei mesi di aprile, maggio e giugno 1778 su 84 «vaisseaux marchands» entrati in porto, 9 erano veneziani: più dei francesi (8), poco meno di danesi (11), portoghesi e olandesi (12 a testa), superati per il resto solo dagli inglesi (24)⁵¹.

La situazione cambiò ulteriormente nel passaggio dalla prima alla seconda metà del secolo. Con lettera del 22 settembre 1719 il console veneziano a Lisbona Lorenzo Cortinovich riferì dell'arrivo delle flotte da Bahia e da Pernambuco con 18.000 casse di zuccheri e 12.000 rotoli

⁴⁸ Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 686.

⁴⁹ Anche il raffronto con il porto di Genova conferma il regolare collegamento con la capitale del Regno di Portogallo, la principale «porta» attraverso cui entravano nel Mediterraneo i generi coloniali in arrivo dall'America. In proposito mi permetto di rinviare a P. Calcagno, *Attraverso la porta di Lisbona: i generi coloniali volano del commercio lusogenuese tra XVII e XVIII secolo*, in *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea* cit., pp. 519-532. Delle 2.349 navi entrate nel porto di Genova tra 1781 e 1789, 1.200 erano partite dall'Atlantico, e Lisbona spiccava come primo porto in assoluto tra le provenienze (L. Bulferetti, C. Costantini, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento [1700-1861]*, Banca commerciale italiana, Milano, 1966, pp. 164-165).

⁵⁰ W. Panciera, «*L'acqua giusta*» cit., p. 134.

⁵¹ ANP, AE/B/I/688.

di tabacco, ma elencò solo navi francesi tra quelle attive nei collegamenti con Venezia. In altre comunicazioni degli anni successivi il console informò in merito ad altri carichi di beni coloniali (specie zucchero) diretti in Laguna su mercantili con bandiera inglese e olandese. Nessuna traccia di legni della Serenissima: «presentemente qui non abbiamo navi veneziane né s'aspettano» (lettera del 1 ottobre 1728); «in quest'anno non è ancora qui comparso bastimento alcuno veneto» (lettera del 18 aprile 1730)⁵². Venendo agli anni oggetto di questo contributo – in mezzo, come già detto, la guerra di successione austriaca e la guerra dei Sette anni rappresentarono già dei momenti di potenziamento della navigazione veneziana in Atlantico – notiamo un'inversione di tendenza: in un attestato di buon servizio rilasciato il 14 luglio 1772 all'interprete Nicolò Roks, operante sulla piazza di Lisbona, compaiono le firme di ben 29 capitani di nave veneti (di cui perlomeno 8 di chiare origini dalmate)⁵³; e ancora, dalle parole del console veneziano in loco Antonio Maria Gherro apprendiamo che il 22 aprile 1777 era partita una nave con bandiera marciana, ne erano arrivate quattro, altre due erano in quarantena, «attendendosi con non poca ansietà dalla piazza [di Venezia] parecchi altri» bastimenti⁵⁴.

L'insorgere del conflitto nelle colonie britanniche ebbe un'incidenza notevole. L'interruzione della navigazione dall'America al Portogallo, «pel trasporto di grani e farine della Filadelfia, Boston e d'altre province dell'America inglese», «attesi li dissapori [...] tra gli abitanti di quelle conquiste e il governo di Londra», rappresentò un'occasione per il naviglio veneziano, chiamato a «intraprendere carichi di frumento, orzo, granoni per queste parti»⁵⁵. Un'ulteriore agevolazione fu assicurata dalle preclusioni ideologiche dei portoghesi: il successo dei cereali trasportati dai mercantili veneti si doveva anche al fatto che «non si vuol comprare dall'infedeli [in Nordafrica] un tal genere»⁵⁶. Se le condizioni per la frequentazione dello scalo si erano fatte favorevoli, occorreva però trovare il modo per rendere competitivi i capitani veneti nel trasporto delle

⁵² Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 694. Una relazione dei Cinque Savi alla Mercanzia al doge del 3 giugno 1738 – ritrovata tra le carte consolari - rilevava «quanto sarebbe proficua per questa Serenissima Dominante quella navigazione e quel traffico», con riferimento ai collegamenti con il regno di Portogallo.

⁵³ Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 695.

⁵⁴ Il console spiegò che sarebbero venute presto «ad affollarsi in questo porto tante suddite navi attese le rilevanti turbolenze insorte nelle colonie portoghesi dell'America»: in sostanza l'arrivo del solito carico annuale di zucchero proveniente dal Brasile (circa 14.000 casse) avrebbe subito una dilazione, e le possibilità di caricare il prodotto si sarebbero concentrate nei mesi finali dell'anno (*ibidem*).

⁵⁵ Lettera del console Antonio Maria Gherro del 19 settembre 1775 (*ibidem*).

⁵⁶ Lettera del console Anselmo Perelli (subentrato nel frattempo al Gherro) del 6 giugno 1780 (*ibidem*).

preziose merci coloniali: d'altronde, in fatto di zucchero Lisbona era in assoluto il principale fornitore atlantico di Venezia, e alla metà del secolo ne entravano in Laguna più di 1.700.000 libbre all'anno⁵⁷. Fu lo stesso console, il 9 luglio 1776, a suggerire di concedere qualche agevolazione daziaria alle navi veneziane di ritorno in Adriatico con carichi di zucchero, in modo da poter battere gli avversari "nordici", che accettavano «noli miserabili»⁵⁸. E l'anno dopo – 22 aprile 1777 – venne osservato che forse bisognava applicare un aggravio aggiuntivo alle navi straniere che coprivano la tratta Lisbona-Venezia, da abbonare solo nel caso in cui alla partenza dal Portogallo con il carico di zucchero non fosse stato presente in porto alcun legno "nazionale"⁵⁹.

Nonostante l'agguerrita concorrenza, i legni veneziani giocarono un ruolo non proprio trascurabile nell'acquisto dei generi americani per conto della «Dominante». Stando alla testimonianza del console, i sudditi della Repubblica di San Marco sarebbero stati gli unici operatori, nell'ambito della variegata «nazione italiana», a partecipare ai trasporti marittimi tra il porto di Lisbona e il Mediterraneo⁶⁰. Lamentandosi dei genovesi (si presenti in gran numero in città, ma come mercanti) per via di un preteso balzello finalizzato al mantenimento della "chiesa degli italiani" di Nostra Signora di Loreto⁶¹, Anselmo Perelli precisò che «il nunzio apostolico, il ministro di Napoli, quello di Sardegna e

⁵⁷ Il dato, relativo al 1751/52, è riportato in P.N. Sofia, *Dall'Atlantico a Rialto* cit., p. 118. L'unica vera concorrente di Lisbona, nelle forniture di zucchero alla Serenissima, era Marsiglia, che dominava specie nel campo dei «mascabati» (tipo di zuccheri destinato alle raffinerie per essere ulteriormente lavorato prima del consumo).

⁵⁸ Secondo Gherro «le navi inglesi, danesi, olandesi, svezze» facevano «a gara l'una all'altra a noli meschinissimi per caricar per costà [cioè per Venezia]»; ma al tempo stesso andava considerata «la poca unione de capitani [veneti], alcuni de quali per la sciocca ambizione di essere i primi a caricare e seguir viaggio, accogliendo qualunque miserabile nolo, mett[evano] gli altri nella forzosa necessità di seguir il loro esempio» (Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 695).

⁵⁹ Sarebbe stato proprio il console a rilasciare l'eventuale attestato alle navi forestiere. Anche in questa lettera si tornava a parlare di «particolari antipatie» tra i capitani veneti (*ibidem*).

⁶⁰ Ne sono conferma i bollettini a stampa trasmessi dal console veneziano a Genova tra fine anni Settanta e inizio anni Ottanta del secolo, che esamineremo nelle pagine seguenti.

⁶¹ Nella corrispondenza consolare veneziana si parla espressamente di «nazione italiana»: nello specifico sulla chiesa si veda N. Alessandrini, *La Chiesa di Nostra Signora di Loreto e la nazione italiana di Lisbona (sec. XVI-XVIII)*, in Ead., T. Bartolomei, *Chiesa di Nostra Signora di Loreto, 1518-2018. Una chiesa italiana in terra portoghese*, Fábrika da Igreja Italiana Nossa Senhora do Loreto, Lisbona, 2018, pp. 181-192. Sulla presenza genovese a Lisbona sul finire del XVIII secolo rinvio a C. Brilli, *La nación genovesa de Lisboa y sus cónsules en el último cuarto del siglo XVIII*, in M. Aglietti, M. Herrero Sánchez, F. Zamora Rodríguez (coords.), *Los cónsules de los extranjeros* cit., pp. 213-223.

l'imperiale [...] non fanno intorno a questo punto obiezione alcuna»⁶². Si trattava di «un mezzo per cento» che colpiva i mercantili battenti bandiere «italiane» per le merci fatte arrivare dall'Italia e sullo zucchero imbarcato per essere portato in Italia: talmente detestabile da far esclamare al console che «questi genovesi in queste reggie dogane tengono un'altra loro particolare dogana»⁶³.

La vicenda della tassa per la chiesa introduce al nodo delle relazioni tra operatori marittimi veneziani e mercanti attivi a Lisbona (gli «incettatori dello zucchero», come li definì il console Gherro il 22 aprile 1777). Anche in questo porto atlantico – come nel caso di Cadice – la mancanza di vere figure mercantili veneziane si faceva sentire: addirittura in una lettera del 6 settembre 1780 si attestava la totale assenza di un insediamento «nazionale», con l'eccezione di «qualche suddito veneto vagabondo pezzente come Lazzaro»⁶⁴. In base alla corrispondenza consolare, il commercio della piazza era in mano ai negozianti autoctoni e a quelli inglesi, olandesi, tedeschi⁶⁵, genovesi. Se dalle lettere si passa ai manifesti di carico – allegati in taluni casi dai consoli, dopo il loro visto – ci si può rendere conto, più nel dettaglio, delle corrispondenze tra mercanti spedizionieri a Lisbona e mercanti commissionari di stanza a Venezia. Su 143 partite di merci registrate in un campione di dieci manifesti di carico risalenti agli anni della guerra di indipendenza americana, ritroviamo 31 spedizioni di soggetti o ditte portoghesi, 23 da parte di inglesi, 19 da parte di olandesi, 18 da parte di tedeschi e 30 da parte di spedizionieri e compagnie di origine italiana (di cui 22 di sicura origine genovese)⁶⁶. Tra i portoghesi, si contavano diversi mercanti impegnati nel rifornire regolarmente la piazza di Venezia di zucchero: Anselmo Da Cruz, João Perreira, José Dominguez «e figlio», Francesco Xavier Da Costa si ritrovano tutti più

⁶² Lettera del 5 dicembre 1780 (Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 695). Si trattava evidentemente della dimostrazione che Lisbona non era frequentata da altre marinierie «italiane».

⁶³ Lettera del 15 gennaio 1782 (*ibidem*).

⁶⁴ *Ibidem*. Più precisamente, il console Perelli affermava che «de veneti stabiliti siamo sei, nessuno applicato alla mercatura». Il 5 dicembre di quello stesso anno si tornò a osservare che «li veneti mercantili in questo porto [non avevano] alcun loro agente».

⁶⁵ Della qualificata componente mercantile tedesca nella città di Lisbona, i consoli veneziani si erano già accorti nella prima parte del secolo: in una lettera dell'8 maggio 1722 si riferiva che «li zuccari qui godono tuttavia l'esencione de dritti fora del Regno, per il che li amburghesi continuano far grosse spedicioni» (Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 694).

⁶⁶ Completano il quadro alcune spedizioni di capitani di nave veneti «per sé stessi», degli stessi consoli (nel luglio 1776 Antonio Maria Gherro spedì a Venezia alcuni barili di vino), e alcune registrazioni di mercanti di cui non siamo stati in grado di riconoscere con certezza la nazionalità. Tutti i manifesti di carico analizzati si possono ritrovare in Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 695.

di una volta nei manifesti di carico. Invece tra gli inglesi e tra gli olandesi spiccavano rispettivamente due ditte, presenti insieme in ben 36 registrazioni: la «Purry, Mellish e De Visme» e la «Giacomo Giuvalta e compagnia». I tedeschi operavano in modalità mista: erano attive società come quelle di «Alberto Meyer e compagnia» e di «Fiche, Illius e Radde», ma anche singoli operatori come Giovanni Gendes, Gerardo Burmester, Giovanni Potsch, Arnaldo Henriche Merzener⁶⁷. E i genovesi più ricorrenti risultano Antonio Murta, Giovanni Battista Galeano, Giovanni e Gerolamo Selasco, «Giuseppe Biggi e compagnia»⁶⁸.

Quanto alle merci, la prevalenza degli zuccheri (talvolta indicati come «bianchi», talvolta come «mascabati») è nettissima: ben 66 partite in partenza – all'interno del totale dei manifesti considerati – erano costituite da casse di zucchero⁶⁹. A seguire il «cacao maragnone»⁷⁰, con 31 partite, il legno del Brasile con 8 partite e un numero imprecisato di spezie e merci varie (cannella, curcuma, salsapariglia, vino, libri ecc.). Ricevevano – e naturalmente redistribuivano – a Venezia moltissimi mercanti, tra cui si segnalano in particolar modo Bonomo Algarotti (24 partite a suo nome, nei manifesti di carico), Salomon Treves (14 partite), Marco Garganego (10 partite), «Giacomo e Marco fratelli Revedin» e Alessandro Bernardi (in entrambi i casi 9 partite), Antonio Miletich (8 partite). Un discorso a parte merita invece Valentino Comello, il quale in questi anni realizzò profitti talmente buoni da alternare lo *shipping* con la mercatura: il 16 settembre 1775 partiva da Lisbona al comando della nave *Aurora*; tra 1780 e 1781 riceveva a Venezia 13 partite di merci coloniali (6 di zucchero, 6 di cacao e 1 di salsapariglia e cannella).

A navigare tra l'Adriatico e l'Atlantico negli anni considerati, si contano in tutto più di 30 mercantili veneti, alcuni dei quali erano attivi

⁶⁷ Nelle registrazioni, si legge talvolta «alemanni», ma più spesso «amburghesi». Nell'ultimo manifesto di carico del campione esaminato (2 febbraio 1781) a spedire 14 casse di zucchero al mercante veneziano Valentino Comello è la «vedova di Potsch».

⁶⁸ Nella sua lettera del 6 settembre 1780, il console Perelli definì i genovesi «gli ebrei tra i cristiani», per la loro propensione a sfruttare il naviglio veneziano con noli molto bassi; e precisò che in tutto le persone originarie della Repubblica di Genova sarebbero state 6.000, «la maggior parte applicati al negozio di agenti, scritturali in casa di mercanti, sensali, cuochi, ortolani e tutti insieme contrabbandieri» (Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 695).

⁶⁹ In termini di valore, tra 1776 e 1797 il 79% delle esportazioni portoghesi verso Venezia era costituito da zucchero: P.N. Sofia, *Dall'Atlantico a Rialto* cit., p. 113.

⁷⁰ Il nome deriva chiaramente dalla regione del Brasile da cui proveniva il cacao. Per il trasporto del cacao dal Brasile portoghese, verso la metà del secolo il marchese di Pombal istituì la Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Si segnala, sulla produzione di cacao nell'Amazzonia portoghese, il recente saggio di R. Chambouleyron, K. Heinz Arenz, *Amazonian Atlantic. Cacao, Colonial Expansion and Indigenous Labour in the Portuguese Amazon Region (Seventeenth and Eighteenth Centuries)*, «Journal of Latin American Studies», 53 (2021), pp. 221-244.

regolarmente su queste rotte: la *Santa Teresa* di Luca Giadrosich è nominata in tre lettere consolari (9 luglio 1776, 6 giugno 1780, 28 agosto 1781); Giuseppe Collovich compare in due lettere distinte a distanza di circa un mese (23 luglio e 21 agosto 1781); nel 1780 il *Nuovo Leone Coronato* di Matteo Chiorco entrò a Lisbona due volte (a marzo e ad agosto); e il capitano Giacomo Tiozzo fece lo stesso con la nave *Diligenza* nel 1781 (è nominato in una lettera del 6 febbraio e in una lettera del 28 agosto). Inoltre, come a Cadice, i legni veneziani erano considerati affidabili dagli operatori sulla piazza, tanto da essere usati per collegamenti con altri porti nordici: in una lettera consolare del 22 febbraio 1780 si menziona la nave *Immacolata Concezione e Sant'Eufemia*, pronta a caricare agrumi portoghesi per Londra; mentre il 18 aprile 1780 fu la volta della nave di capitano Zitello, entrata a Lisbona con carico di baccalà per i mercanti locali - e pronta a caricare zucchero per Venezia; nonché quella del capitano Chiorco di cui abbiamo appena detto (*Nuovo Leone Coronato*), noleggiata per andare a caricare grano oppure orzo a La Rochelle in funzione dell'approvvigionamento di Lisbona⁷¹.

Di contro, la navigazione veneziana presentava dei problemi intrinseci di non facile soluzione, e doveva scontare al contempo alcune avversità collegate alla guerra in corso. A quanto scrisse Perelli il 31 luglio 1781, molti marinai veneti partiti dalla Laguna e diretti nell'Atlantico sbarcavano a Genova (ed erano sostituiti da marinai liguri), con il rischio che col tempo «non impareranno a navigare se non da Genova a Venezia e da Venezia a Genova». Secondo lui, occorreva ripristinare il pagamento «alla parte, come erano le antiche costumanze» - probabilmente si era affermata nel frattempo la remunerazione a forfait: solo così si sarebbe avuta «una buona e forte marinarezza»⁷². Lo stesso Perelli, il 7 agosto 1781, si soffermò sui «viaggi del Nort», i quali risultavano «tanto difficili e disastrosi specialmente per gente che ad essi non è accostumata». Come abbiamo visto, talvolta i mercantili in

⁷¹ Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 695. Dalla corrispondenza del console francese a Lisbona, risulta che Chiorco ritornò in Portogallo verso metà giugno (lettera del 17 giugno 1780, in ANP, AE/B/I/688). Di navi veneziane dirette a La Rochelle per caricare grano per conto della piazza di Lisbona si parla anche in alcune lettere del gennaio 1781: una di queste navi - come si legge il 31 gennaio - aveva come «parcenevole» per 1/3 del valore un mercante olandese di nome Arnaldo Enrico Dorman.

⁷² Il console concludeva il ragionamento con una battuta, sostenendo che in poco tempo i veneziani sarebbero rimasti senza buoni piloti e senza buoni marinai, «quantunque quando sono al caffè o in piazza di San Marco non la vogliono cedere di un puntino a Cristoforo Colombo». Usando una similitudine, inoltre, definì la navigazione veneziana a Lisbona, afflitta dal problema dell'assenza di mercanti e da quello dell'insufficienza di equipaggi esperti, come «un corpo senza mani» e un «corpo senza piedi» (Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 695).

ingresso nell'Atlantico battenti bandiera veneta proseguivano verso la Manica, o facevano viaggi nell'Atlantico stesso al servizio dei negozianti di Lisbona; ma evidentemente la sensazione dei consoli veneziani nei porti iberici era che si sarebbe potuto fare molto di più.

Un'altra potenziale fonte di problemi era costituita dall'abitudine di collaborare con i genovesi nel commercio di contrabbando, che se da una parte poteva dare dei vantaggi, dall'altra rischiava di esporre i capitani veneti al rigore delle autorità doganali portoghesi. Lo stragemma utilizzato maggiormente dai mercanti liguri era quello di stoccare le merci nel convento dei Cappuccini e di imbarcarle di nascosto sulle navi veneziane. «Io tremo quando sento che qualche genovese carica su qualche bastimento veneziano», si legge nella lettera consolare del 6 settembre 1780. E in altra missiva trasmessa a Venezia un anno dopo (28 agosto 1781) si denunciavano le stesse pratiche nel senso opposto: «Tizio in Genova» consegnava un certo quantitativo di merce a un capitano di nave sopraggiunto dalla Laguna; lo stesso diceva al capitano: «per il semplice nolo voi non potete pretendere più di una genuina, ma se vi obbligate di conseguire i detti effetti nelle mani di Caio in Lisbona ve ne d[arò] 20»⁷³. A questo proposito, non c'era dubbio che per qualche tempo fosse stato più semplice fare traffici illeciti, approfittando della «confusione prodotta dal terremoto»⁷⁴ e del fatto che «il governo era intento a rifabbricare la città ed estirpare i gesuiti»; ma «superate tutte queste difficoltà», il livello di sorveglianza era sensibilmente cresciuto, con visite a sorpresa nelle botteghe e controlli a campione nei libri contabili dei mercanti⁷⁵. Il console Perelli commentò nella lettera dell'agosto 1781 che i veneziani stavano «esagerando coi contrabbandi»; dando però ad intendere che non c'erano molte altre soluzioni, visto che la navigazione «nazionale» era legata a doppio filo al capitale genovese: «non avendo li veneti mercanti in questo porto alcun loro agente», essi erano costretti a «spedire le loro mercanzie e [...] addossare le loro commissioni a forestieri», e si rivolgevano «particolarmente alli genovesi, in preferenza dell'altri, forse per como-

⁷³ Per approfondimenti sulla monetazione genovese si veda G. Felloni, G. Pesce, *Le monete genovesi: storia, arte ed economia nelle monete di Genova dal 1139 al 1814*, Cassa di risparmio di Genova e Imperia, Genova, 1975. In questa missiva, capitano Luca Giadrosich veniva segnalato dal console in ingresso a Lisbona con merce di contrabbando caricata a Genova per il valore di 3.000 zecchini (veneziani).

⁷⁴ Si segnala la recente uscita di R. Tavares, *Il piccolo libro del grande terremoto. Lisbona 1755*, Tuga Edizioni, Roma, 2019.

⁷⁵ Nel 1771 aveva tenuto banco l'arresto di due esponenti della famiglia genovese Cambiaso, tra i maggiori mercanti della città; in tale occasione erano stati sottoposti a verifica tutti i registri di conto delle «case di negozio» operanti in loco (ASG, *Archivio segreto*, 2659, lettera del console genovese a Lisbona).

do della lingua»⁷⁶. Insomma, tale navigazione «ha il nome di veneta, ma è de' genovesi».

Altre volte, interveniva qualche leggerezza, come quella di trasportare merci di spettanza delle potenze belligeranti (erodendo in tal modo la fiducia nella bandiera veneziana da parte degli assicuratori della piazza di Lisbona), oppure quella di viaggiare senza il “rollo” dell'equipaggio in ordine (stando ad apposite disposizioni francesi del 26 luglio 1778, questa infrazione poteva giustificare una «buona presa»⁷⁷. Era proprio la guerra di corsa il principale ostacolo per le navi veneziane attive nel “Ponente alto”. A volte nell'area dello stretto i corsari spagnoli prendevano di mira anche i legni marciati, tanto da far esclamare ad Anselmo Perelli che «la presente guerra sarà più pernicioso alle nazioni neutre che all'inglesi stessi contro de quali è diretta»⁷⁸. Il 29 agosto 1780 il console veneziano riferì di un capitano dalmata di nome Budinich che con un carico di zucchero dei «stabilimenti francesi d'America» si era rifugiato sull'isola di Madera, minacciato da un corsaro inglese⁷⁹. E il 28 novembre dello stesso anno i capitani veneti erano in apprensione per le possibili azioni corsare progettate dai marocchini, il cui sovrano era irritato con il viceconsole veneziano per una faccenda di doni⁸⁰.

«Per le scale del Ponente»: Genova snodo della navigazione veneziana in Atlantico

All'inizio del 1778, al console francese a Genova pareva manifesta «la préférence que les Génois donnent aujourd'hui aux pavillons de Venise et de Raguse»⁸¹, i quali a differenza della bandiera francese non risultavano associati a nessuno dei contendenti della guerra america-

⁷⁶ Ciò conferiva agli operatori genovesi un potere contrattuale enorme («potrebbe temersi che non dessero occupazione in avvenire all' veneti bastimenti»); ma per quanto «nemici del nome e del commercio veneto, che se potessero distruggerlo e levarne dal mondo la memoria lo farebbero volentieri», per il loro utile i genovesi finivano per servirsi regolarmente del naviglio veneziano (lettera del 5 dicembre 1780: Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 695).

⁷⁷ Lettere del 5 settembre 1780 e del 31 luglio 1781 (*ibidem*).

⁷⁸ Lettera del 14 dicembre 1779 (*ibidem*). In realtà, tali prede erano vietate in base alle «provvidenze prese dalla corte di Spagna» il 1 luglio 1779 (che si trovano in allegato alla documentazione consolare).

⁷⁹ Un anno dopo un certo José Joans Dees – che si proponeva ai Cinque Savi alla Mercanzia come viceconsole veneziano a Madera – riferì che lo zucchero lasciato sull'isola dal Budinich era stato caricato da una galea veneziana comandata da Giovanni Biondo (*ibidem*, lettera del 30 giugno 1781).

⁸⁰ *Ibidem*.

⁸¹ ANP, AE/B/I/597. Lettera del 5 gennaio 1778.

na. Genova era uno snodo decisivo del commercio tra Atlantico e Mediterraneo, e tale scelta dei genovesi dovette avere ripercussioni concrete, se da Cadice e da Lisbona si assicurava che proprio i sudditi veneziani e quelli della Repubblica di Ragusa erano gli unici operatori del *Mare Nostrum* a trattare le merci coloniali in arrivo da oltre Oceano⁸². Il comportamento del naviglio veneto che faceva capo a Genova era ben definito: i legni provenivano dalla Laguna (a volte con scali intermedi nell'Adriatico, in Maghreb o a Malta) oppure rientravano da Cadice e da Lisbona in attesa di nuovi ordini (ma anche per fare tappa prima di raggiungere Venezia); mentre in uscita le loro destinazioni nella maggior parte dei casi erano proprio la Spagna e il Portogallo⁸³.

Dai bollettini a stampa con l'elenco delle navi in ingresso a Genova⁸⁴, si vede bene che i capitani partiti da Venezia portavano principalmente cereali, fave, fagioli, oppure prodotti di vetreria (specchi, cristalli, lastre, conterie) e libri; se avevano toccato Goro, avevano caricato anche mais; e sotto a Goro, un'altra tappa intermedia era Ancona (altro porto dove si potevano prendere grano e mais)⁸⁵. Più a sud – come detto – soste a Licata, Malta, Tunisi, Biserta; mentre rare erano le diversioni verso la Morea o Salonicco. Differentemente, quando l'entrata risultava da ovest, le provenienze erano quasi sempre Cadice e Lisbona e tra le merci nelle stive comparivano zucchero, cacao, tabacco, caffè, cuoio, coloranti (indaco e cocciniglia) e talvolta anche pepe e cannella dall'Asia⁸⁶. Costeggiando la Spagna mediterranea, poteva accadere che i legni veneziani si fermassero (specie a Málaga e alle Baleari) e caricassero anche vino, alici, sale; oppure, più avanti, si facevano altre soste a Marsiglia, Tolone, Îles d'Hyères.

⁸² Esaminando i bollettini a stampa allegati alle lettere del console veneziano a Genova, si può appurare che le merci americane acquistate a Lisbona e a Cadice venivano condotte in città anche da svedesi e danesi. Carichi di generi coloniali erano trasportati inoltre da navi olandesi, in arrivo principalmente da Texel. Assenti gli inglesi, probabilmente proprio per via delle vicende belliche.

⁸³ Nella sua lettera del 23 maggio 1778, il console veneziano a Genova Gaetano Gervasone scrisse che i «sudditi legni si sono staccati da questo porto e la maggior parte si sono diretti per le scale del Ponente» (Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 686). Non è un caso che nella corrispondenza da Genova siano prevalenti le notizie relative alle piazze di Cadice e Lisbona (specie sulle tempistiche delle partenze di navi cariche di generi coloniali dalle coste americane e sui quantitativi di tali merci in ingresso nei due porti iberici).

⁸⁴ Abbiamo consultato a campione i bollettini conservati in Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 686 e 687 (soffermandoci sulla documentazione compresa tra il 1778 e il 1781).

⁸⁵ Sull'altra sponda dell'Adriatico qualche scalo è testimoniato a Rovigno e a Zara.

⁸⁶ Lo zucchero, il cacao, il cuoio e il tabacco erano nell'ordine le merci più importanti che arrivavano da Lisbona; da Cadice si arrivava soprattutto con cacao e caffè (e anche i coloranti erano caricati nel porto gaditano). Tuttavia il 16 gennaio 1781 venivano segnalati carichi di caffè di contrabbando nelle stive di mercantili veneti provenienti da Lisbona (Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 695).

Insomma, la bandiera di San Marco svolgeva un ruolo ausiliario niente affatto trascurabile nei confronti del mercato urbano genovese, e rendeva un ottimo servizio al ceto mercantile della Superba, che verso fine Settecento risultava impegnato nell'acquisto e nella redistribuzione dei generi americani. Alcuni dei capitani veneti che osserviamo in ingresso a Genova sono ovviamente gli stessi ad essere segnalati dai consoli della Serenissima a Cadice e a Lisbona. Matteo Chiorco, con il suo *Nuovo Leone Coronato*, entrò il 12 febbraio 1779, proveniente da Venezia, Rovigno e Malta, e fece nuovamente scalo a Genova il 3 novembre di quello stesso anno, con merce caricata a Cadice e alle isole di Hyères. Luca Giadrosich faceva il corriere delle merci coloniali brasiliane: il 10 agosto 1778 arrivò da Lisbona con zucchero, cuoio, tabacco, cacao, «droghe»; il 14 novembre dello stesso anno era a Genova, in partenza per Lisbona; di nuovo, il 2 aprile 1779 fece ingresso nel porto ligure con zucchero, tabacco, cuoio presi a Lisbona, e ripartì per il Portogallo il 17 giugno⁸⁷. In altri casi, dalle tempistiche dei viaggi documentati abbiamo conferma di un'azione a largo raggio tra l'Adriatico e l'Atlantico passando per Genova: Niccolò Voluvich giunse da Venezia il 13 gennaio 1778 e il 14 giugno dello stesso anno entrava nuovamente nel porto di Genova proveniente da Lisbona; al contrario il 6 dicembre 1778 Stefano Molena arrivò da Lisbona, in 28 giorni di navigazione, e il 1 novembre 1779 fece un nuovo ingresso a Genova con fave caricate a Licata; e dopo aver depositato le merci caricate a Cadice il 10 settembre 1778, Vincenzo Mazzarovich era segnalato in partenza per Venezia il 24 ottobre⁸⁸.

Il movimento era continuo, con numerose navi veneziane che contemporaneamente entravano, partivano o transitavano per il porto di Genova. Il 24 ottobre 1778 il console Gaetano Gervasone – che a detta del «collega» a Lisbona Perelli era un noleggiatore in prima persona dei legni veneti⁸⁹ – comunicò «la partenza delli capitani Modici per Cadice e Canarie, e Tarabocchia per Livorno», dove la sua nave sarebbe stata «noleggiata per Levante», aggiungendo che «stanno di partenza per Lisbona li capitani Giadrosich e Ragusin, Caimazzo alla carica per Cadice, Mazzarovich per costà [cioè per Venezia], Morone per Barcellona, Suprenich per Mahon, Dabinorich per Palermo, Morin per Trieste, Gambillo per Ancona»⁹⁰. Nella notte del 29 giugno 1781 sarebbero partiti cinque «legni sudditi» nello stesso momento: si trattava dei capitani Giadrosich per Lisbona, Fantuzzi per Cadice, Biaggini per Málaga,

⁸⁷ Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 686.

⁸⁸ *Ibidem*.

⁸⁹ Lettera del 28 agosto 1781, in Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 695.

⁹⁰ Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 686. Ottimisticamente, il console aggiunse che «se altri ne giungeranno potranno prendere le piazze che da suddetti si lasciano».

Bregovich per Cartagena e Leva per Sicilia⁹¹. E il 10 novembre di questo stesso anno il console segnalò l'ingresso di sei mercantili veneti nel porto di Genova⁹². Con tono orgoglioso, Gervasone scrisse che il naviglio veneziano «non può lamentarsi di mancanza di impiego», e che «molti lo hanno avuto ripetuto et appena finito un viaggio sono stati impiegati in un altro»⁹³.

Marinai «raminghi» a fine guerra

Arrivarono anche i momenti bui, per gli equipaggi veneti diretti a Ponente. Già nel gennaio 1781, quando i combattimenti nel Nord America erano ancora in corso, c'era qualcuno che aveva fatto osservare i rischi legati alla fine del conflitto: «alcuni genovesi di questa piazza [di Lisbona] dan per anco porzione su bastimenti veneti», ma «sarà probabile che terminata questa guerra alcuno di essi voglia spropriarsi della loro porzione»⁹⁴. A conferma di questa previsione del console veneziano Anselmo Perelli, all'inizio del 1784 a Cadice i marinai veneziani vagavano per la città: secondo le stime del console 48 individui – definiti «raminghi» – «trovansi senza impiego dopo la pace», e si starebbero ingegnando a «dimandar passaporti per procacciarsene altrove»⁹⁵. I Cinque Savi alla Mercanzia non potevano che certificare il «degrado procedente dalla pace conclusa tra le potenze marittime dell'Europa»⁹⁶. Certo, come sempre per una finestra che si chiudeva, altre se ne aprivano. Il 30 maggio 1786 fu lo stesso successore di Perelli in veste di console a Lisbona, cioè Giuseppe Bernardi, a assicurare il governo veneziano della pronta spedizione alla ditta Craig di Filadelfia di una lettera per proporre l'impiego dei mercantili veneziani per coprire la rotta che collegava il Portogallo con gli Stati Uniti ora indipendenti⁹⁷. E già qualche anno prima (24 gennaio 1783), il console della Serenissima a Londra Giovanni Valle rifletteva che «l'America dichiarata indipendente lascia un bell'apparato alla veneta navigazione», in quanto potenzialmente in grado di consumare «i generi di prodotto de stati di Vostre Eccellenze» e «in contraccambio» di offrire i suoi, «che

⁹¹ Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 687.

⁹² *Ibidem*.

⁹³ Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 686. Lettera del 24 ottobre 1778, nella quale il console veneziano menzionò anche la nave del capitano Gelich, «procedente da Lisbona, la quale probabilmente sarà nuovamente destinata per quella piazza».

⁹⁴ Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 695.

⁹⁵ Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 636.

⁹⁶ U. Tucci, *La marina mercantile veneziana* cit., p. 195. «Scrittura» del 31 marzo 1787.

⁹⁷ Asv, Vsm, Lettere dei consoli, 695.

sono in Italia necessari, e che dall'Italia si prendevano in seconda e in terza mano»⁹⁸.

Già nel 1748 la nave del capitano Giacomo Marchetich aveva fatto vela da Lisbona verso l'America «a visitare i lidi mai più veduti del Nuovo Mondo»⁹⁹, e forse qualche altro viaggio episodico – che ancora ci sfugge – fu realizzato nei decenni immediatamente successivi; ma fu proprio nella parte centrale degli anni Ottanta che la navigazione oceanica dei legni veneziani si intensificò: sono documentati viaggi verso il continente americano (in particolare verso le piccole Antille) da Ostenda e da vari porti inglesi; e nel 1793 il console veneziano a Londra annunciò l'arrivo di una flotta “nazionale” «ben numerosa dalla Giamaica ed Isole occidentali, con grande quantità di zuccari»¹⁰⁰. Nell'allargare l'analisi oltre lo scenario dei porti atlantici europei, questi riferimenti finali alle spedizioni commerciali oltre Oceano vogliono richiamare l'attenzione su due punti, che si prefiggono di costituire uno stimolo ulteriore per la storia marittima veneziana: da una parte, la necessità di considerare che nella seconda metà del XVIII secolo la navigazione risentì, più che in altri periodi, della congiuntura politica e militare internazionale; e dall'altra, la consapevolezza che gli interessi mercantili degli operatori marciari si erano spostati in discreta misura verso Ponente, fronte tradizionalmente trascurato dello *shipping* veneto. Sarà pur vero – parafrasando ancora una volta Ugo Tucci – che in fin dei conti si approfittò delle «sventure altrui», ma in ogni caso i veneziani seppero ritagliarsi uno spazio ben definito nei traffici delle “nuove spezie” in arrivo dall'Atlantico.

⁹⁸ Ivi, 710 bis.

⁹⁹ U. Tucci, *La marina mercantile veneziana* cit., p. 178.

¹⁰⁰ T. Pizzetti, *Con la bandiera del protettor San Marco* cit., p. 424. Cito un'altra eloquente lettera consolare proveniente da Londra, datata 1 aprile 1783: «frattanto è ora sortito altro atto di Parlamento che permette alle navi neutrali di andar alle West Indie; [...] io maneggio e spero di poter far partir per quella parte qualche nave veneta, specialmente che quei capitani che colà sono stati desiderano di ritornarvi».