

Luca Lo Basso, Fausto Fioriti

## LA PISTA DI BRAUDEL. ARGENTO E VASCELLI SULLA ROTTA CADICE-GENOVA NEL XVII SECOLO

DOI 10.19229/1828-230X/66062026

**SOMMARIO:** *Il saggio esamina la trasformazione del ruolo di Genova nei circuiti transatlantici dell'argento nel XVII secolo, riprendendo una suggestione di Fernand Braudel sulla rilevanza della rotta Cadice-Genova. Superando la cesura tradizionale del "secolo dei Genovesi" (1528-1627), gli autori propongono l'idea di un "lungo secolo dei Genovesi" (1528-1714), sottolineando la capacità della città di adattarsi alle trasformazioni logistiche e fiscali che ridefinirono i traffici tra Mediterraneo e Atlantico. Il contributo combina una riflessione storiografica con un'analisi quantitativa basata sui registri del Magistrato di Sanità di Genova, che documentano gli arrivi di navi cariche d'argento tra il 1640 e il 1699. Queste fonti permettono di ricostruire l'afflusso dei pezzi da otto e il ruolo di Genova come snodo di redistribuzione dell'argento verso le piazze italiane e le città del Nord Europa. In conclusione, Genova, pur perdendo la centralità nel finanziamento del debito spagnolo, seppe reinventarsi come hub strategico del commercio monetario, in un Mediterraneo sempre più connesso con l'Atlantico e con le economie coloniali.*

**PAROLE CHIAVE:** *argento, vascelli, Mediterraneo, Genova, flussi di metalli preziosi, Cadice*

**THE TRACK OF BRAUDEL. SILVER AND VESSELS ON THE CADIZ-GENOA ROUTE IN THE 17<sup>TH</sup> CENTURY**

**ABSTRACT:** *This essay examines the transformation of Genoa's role in the transatlantic silver circuits of the seventeenth century, building on Fernand Braudel's suggestion regarding the importance of the Cádiz-Genoa route. Moving beyond the traditional boundary of the "Century of the Genoese" (1528-1627), the authors propose the concept of a "Long Century of the Genoese" (1528-1714), emphasizing the city's ability to adapt to the logistical and fiscal changes reshaping Mediterranean and Atlantic commerce. The article combines historiographical reflection with a quantitative analysis based on the records of the Genoese Magistracy of Health, which document the arrival of ships carrying silver between 1640 and 1699. These sources reveal Genoa's continuing role as a redistribution hub for pieces of eight destined for Italian and Northern European markets. The study argues that Genoa successfully reinvented itself as a strategic node in the circulation of silver within an increasingly interconnected Mediterranean and Atlantic world.*

**KEYWORDS:** *silver, ships, Mediterranean, Genoa, bullion flows, Cádiz*

\* Il saggio nasce da una collaborazione di lunga durata tra i due autori. Tuttavia, il primo paragrafo è opera di Luca Lo Basso, mentre i restanti sono di Fausto Fioriti. La ricerca è stata condotta nell'ambito del progetto HISFIMED "La Monarquía Hispánica, la circulación de los metales preciosos y la globalización financiera en el Mediterráneo (1568-1798)" [PID2021-124500NA-I00].

Abbreviazioni utilizzate: Adgg (Archivio Durazzo Giustiniani Genova); Adp (Archivio Doria Pamphilij); AfdB (Archivio Fedecommissaria Davia Bargellini); Afeb (Archivio Fedecommissaria Emanuele Brignole); Ahp (Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona); An (Archives Nationales de Paris); Asb (Archivio di Stato di Bologna); Ascg (Archivio Storico del Comune di Genova); Asf (Archivio di Stato di Firenze); Asg (Archivio di Stato di Genova); Asmn (Archivio di Stato di Mantova); Asmo (Archivio di Stato di Modena); Asn (Archivio di Stato di Napoli); Asos (Archivio Storico Ospedale San Martino); Aspr (Archivio di Stato di Parma); Asv (Archivio di Stato di Venezia); Bif (Bibliothèque de l'Institut de France); Brp (Biblioteca Roncioniana di Prato); Na (National Archives); Slsp (Società Ligure di Storia Patria).

## Braudel e l'argento

«Non è fuori luogo che io faccia entrare, per un momento, all'Accademia de la Historia, la città di Genova e i genovesi che hanno giocato, nella storia della Spagna, un ruolo straordinario, benché raramente sottolineato»<sup>1</sup>. Così scriveva Fernand Braudel a Felipe Ruiz Martín il 6 luglio 1983. Il tono era quello di una lettera amicale, ma le parole restituivano una visione: Genova come centro vitale dell'impero spagnolo, una piazza discreta ma decisiva, una regia lontana capace di tenere insieme flussi, debiti, metalli e strumenti invisibili di dominio economico. È una convinzione che attraversa tutta la produzione braudeliana, dalle prime versioni della *Méditerranée* fino ai saggi più maturi, dove Genova compare come snodo che collega la Spagna all'Italia, l'Atlantico al Mediterraneo, l'argento delle Indie alle fiere dei cambi dei genovesi<sup>2</sup>. Braudel aveva fatto propria la nuova e poi fortunata categoria di *El siglo de los Genoveses*, coniata da Ruiz Martín, ma in qualche modo anticipata in un datato libro di Richard Ehrenberg del 1896, dedicato ai Fugger<sup>3</sup>.

Priva di materie prime e costretta a importare gran parte dei beni alimentari, Genova sembrava condannata alla marginalità. Eppure, fu proprio questa debolezza strutturale a spingerla verso un'eccellenza costruita sul lungo periodo: reti di credito ramificate, partenariati discreti, strumenti bancari sofisticati, una straordinaria capacità di organizzare la circolazione della moneta e del debito. Non era la forza delle armi, ma la durata delle connessioni a determinare la sua potenza. Braudel ne fece l'archetipo della città-funzione: non un centro dominante, ma un perno invisibile, capace di regolare i ritmi della vita economica di un intero continente. Il suo dominio si esercitava nella lunga durata, nella regolarità dei flussi, nell'arte di legare insieme Cadice, Milano, Napoli, Fiandre. Non comandava: connetteva<sup>4</sup>.

Già nel 1955, con un saggio sorprendentemente innovativo pubblicato in italiano su *Economia e Storia* e quasi contemporaneamente in francese sui *Cahiers de Tunisie* (1956), Fernand Braudel avanzava alcune intuizioni destinate a cambiare la nostra comprensione del Mediterraneo del XVII secolo, con particolare riferimento alla saga

<sup>1</sup> Bif, *Fonds Fernand Braudel*, ms. 8510, fasc. 99; M. Aymard, *Un Braudel ou plusieurs?*, in P. Carmignani (a cura di), *Autour de Fernand Braudel*, Pup, Perpignan, 2002, pp. 57-74.

<sup>2</sup> F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, vol. I, Einaudi, Torino, 2002, pp. 536-540.

<sup>3</sup> R. Ehrenberg, *Das Zeitalter der Fugger. Geldkapital und Kreditverkehr im 16. Jahrhundert*, Verlag von Gustav Fischer, Jena, 1896, pp. 378-380 e p. 393.

<sup>4</sup> F. Braudel, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, vol. III, *I tempi del mondo*, Einaudi, Torino, 1982, pp. 140-155.

mediterranea dell'argento<sup>5</sup>. Intitolato *Osservazioni sul Mediterraneo nel XVII secolo*, il testo – oggi poco consultato e altrettanto poco citato ma straordinariamente significativo – segnava una svolta interpretativa: da un lato, vi si sottolineava la progressiva perdita della centralità economica veneziana; dall'altro, si metteva in rilievo l'emergere di Cadice come nuovo snodo strategico della circolazione monetaria, in connessione con Genova. In una formula rimasta celebre, Braudel scriveva che «Cadice è divenuta la capitale metallica mediterranea, cioè il centro di ridistribuzione verso i paesi mediterranei del metallo bianco di America»<sup>6</sup>.

Tuttavia, l'importanza di questa osservazione va ben oltre il semplice slogan. Attraverso alcuni sondaggi condotti sulla corrispondenza consolare francese conservata negli Archivi Nazionali di Parigi – in particolare le lettere del console François Compans da Genova – e analizzando i movimenti dei convogli partiti da Cadice, Braudel suggeriva per la prima volta una pista di ricerca sull'importanza crescente della rotta Cadice-Genova, soprattutto per quanto riguardava il traffico dell'argento americano nella seconda metà del Seicento<sup>7</sup>, proprio in un periodo nel quale il ruolo di collettore del metallo prezioso della Superba sarebbe dovuto essere in forte declino.

Secondo le prime ricerche effettuate dal grande storico francese, tale trasporto non era solo basato sui vascelli genovesi, ma anche sui bastimenti inglesi, olandesi, di Saint-Malo, di Amburgo carichi di lingotti, monete da otto reali, cocciniglia, zucchero e molte altre merci coloniali, in modo che queste ultime, molto spesso, valevano più del contante. Come annotava Compans il 9 aprile 1670, una nave inglese giunse a Genova con «600.000 scudi in contanti sotto forma di lingotti e monete da otto reali»<sup>8</sup>. Il 23 luglio dello stesso anno, sei navi olandesi – di cui tre da guerra – trasportarono da Cadice e da Alicante circa 500.000 scudi in argento. E ancora, il 3 dicembre, una sola nave olandese portava 200.000 scudi. Si tratta solo di alcuni esempi ricavati dalla corrispondenza consolare, ma bastano a mostrare come il flusso dell'argento verso Genova fosse continuo e articolato, facendo della

<sup>5</sup> Id., *Note sull'economia del Mediterraneo nel XVII secolo*, «Economia e Storia», Anno II, fasc. II (1955), pp. 117-142; Id., *L'économie de la Méditerranée au XVII<sup>e</sup> siècle*, «Les Cahiers de Tunisie», n. 14 (1956), pp. 175-198.

<sup>6</sup> Id., *Note sull'economia del Mediterraneo nel XVII secolo* cit., p. 130.

<sup>7</sup> An, *Correspondance consulaire, Gênes*, AE/B/1/511-AE/B/1/529. P. Calcano, L. Lo Basso, *Une nation flottante. La comunità francese a Genova tra traffici commerciali e controllo politico (sec. XVII-XVIII)*, in F. Ferrando, F. Fioriti, A. Zappia (a cura di), *Gli stranieri della Repubblica. Controllo, gestione e convivenza a Genova in età moderna*, Fusta Editore, Saluzzo, 2023, pp. 107-148; C.M. Cipolla, *Conquistadores, pirati, mercatanti. La saga dell'argento spagnolo*, Il Mulino, Bologna, 1996.

<sup>8</sup> An, *Correspondance consulaire, Gênes*, AE/B/1/511.

città una piazza di smistamento verso Livorno, Venezia, Milano e perfino la Germania<sup>9</sup>.

Con pochi esempi, Braudel mostrava che la rotta dell'argento non si era interrotta con la bancarotta spagnola del 1627, né con la fine dell'uso delle galere lungo l'asse Barcellona-Genova. Al contrario: essa si era riconfigurata, trasferendosi progressivamente verso Cadice e utilizzando come nuovo mezzo di trasporto i grandi vascelli oceanici – armati e organizzati in convogli – capaci di trasportare enormi quantità di metallo prezioso e merci coloniali. Nel dicembre 1651, un documento del Minor Consiglio della Repubblica di Genova raccomandava esplicitamente l'uso dei velieri, anziché delle galere, per il trasporto dell'argento dalla Spagna. Come spiegava Braudel, le galere erano costrette a entrare in porto e a sottoporsi ai controlli delle autorità terrestri, mentre i vascelli – più capienti, più agili e meno vincolati – potevano restare alla fonda, nelle rade, e caricare il metallo prezioso in modo più discreto, talvolta apertamente clandestino. Questo espediente agevolava il contrabbando, che – secondo Braudel – non va inteso come fenomeno marginale, ma come una componente strutturale del commercio dei metalli preziosi sin dal secolo precedente. Inoltre, a partire dal 1660, l'introduzione a Cadice di un indulto forfettario sull'oro e sull'argento provenienti dall'America – che sostituiva il pagamento dei dazi con una somma fissa – rese questo traffico ancora più fluido e legittimato dal punto di vista fiscale, contribuendo alla piena affermazione della rotta Cadice-Genova.

In questo contesto, il contributo di Braudel va riletto come un invito implicito a superare il paradigma cronologico tradizionale del *Secolo dei Genovesi*, fissato tra il 1528 e il 1627. Se è vero che quella fase fu segnata dalla centralità dei banchieri genovesi nella gestione del debito spagnolo, è altrettanto vero – e Braudel lo intuì con straordinario anticipo – che il ruolo di Genova nel commercio globale dei metalli preziosi proseguì ben oltre. I suoi mercanti, armatori, finanziari e capitani continuarono ad animare le rotte tra Cadice e il Mediterraneo orientale fino alla fine del XVII secolo, se non oltre. È in questa prospettiva che si colloca la proposta interpretativa di un *Lungo Secolo dei Genovesi* (1528-1714), fondato su una ridefinizione materiale delle connessioni mercantili e monetarie tra l'Atlantico e il Mediterraneo. Come scriveva Braudel nel 1974, «Genova rimane, ben oltre il 1628, fino alla vigilia della Rivoluzione francese, collegata all'argento americano [...] Genova non ha lasciato la preda»<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> F. Braudel, *Note sull'economia del Mediterraneo nel XVII secolo* cit., pp. 130-134.

<sup>10</sup> Id., *Il secondo Rinascimento. Due secoli e tre Italie*, Einaudi, Torino, 1986, p. 79; L. Lo Basso, *Capitani, corsari e armatori. I mestieri e le culture del mare dalla tratta degli schiavi a Garibaldi*, Città del silenzio, Novi Ligure, 2011, pp. 17-39.

Non sorprende dunque che, già nei saggi degli anni Cinquanta, Braudel suggerisse domande ancora oggi cruciali per la storiografia mediterranea: quando e come si affermò la rotta dell'argento di Cadice? Quali furono i meccanismi materiali, logistici e politici che ne garantirono la durata e la sicurezza? Quale ruolo ebbero i diversi attori – pubblici e privati – nel mantenerla attiva? Attraverso l'utilizzo precoce di fonti consolari, Braudel indicava la via di una storia economica fondata sulle navi, sui porti e sulle monete e anticipava quella pista dell'argento che oggi consente di rileggere l'intero Seicento come un secolo genovese lungo, più flessibile e meno imperniato sulla sola finanza di quanto si sia pensato in passato, ma non per questo meno centrale.

Questa svolta logistica e geopolitica si accompagnava a un mutamento tecnologico: la graduale sostituzione delle galere con i vascelli, più adatti alla navigazione oceanica e al trasporto su lunga distanza: «nordici o no i velieri conquistarono il mare. Essi relegarono le galere in un posto sempre più ristretto»<sup>11</sup>. I porti ottomani del Maghreb, Venezia, Napoli, Livorno, Genova, si adattarono rapidamente a questa nuova configurazione marittima, adottando nuovi modelli costruttivi e rafforzando le proprie flotte mercantili e da guerra. I convogli armati, sul modello della *Carrera de Indias*, divennero progressivamente la norma anche nel Mediterraneo. La pressione crescente delle guerre e della pirateria – che colpivano indifferentemente amici e nemici – rese sempre più necessaria la protezione delle flotte mercantili mediante scorte militari. Questa pratica si affermò come regola generale verso la metà del Seicento<sup>12</sup>. In questa nuova economia della mobilità, le galee divennero un retaggio del passato: il metallo viaggiava ormai sotto altre forme, su scafi diversi, lungo rotte trasformate.

Eppure, prima di questa svolta definitiva, le galee avevano costituito per lungo tempo il vettore principale del trasporto dei metalli preziosi. Fino agli anni Cinquanta del Seicento, infatti, l'argento viaggiava a bordo di queste imbarcazioni, passando prevalentemente per Barcellona. Secondo il diario di Giulio Pallavicino q. Agostino, tra il 1584 e il 1589 giunsero a Genova ben 14.225.000 scudi d'oro, trasportati da numerose galee, appartenenti alla Repubblica, ma anche alla Sicilia, alla Spagna e alle grandi famiglie genovesi come i Doria, gli Spinola, i Centurione, i Grillo e i Sauli. Secondo i calcoli di Vilma Borghesi, i viaggi delle galere genovesi verso la Spagna per il trasporto di metalli preziosi tra il 1559 e il 1607 furono 32, con una massa

<sup>11</sup> F. Braudel, *Note sull'economia del Mediterraneo nel XVII secolo* cit., p. 120.

<sup>12</sup> Ivi, pp. 126-130; Asf, *Mediceo del Principato*, 4997, 4998 e 4999.

complessiva di 22-25 milioni di scudi e un incasso sui noli stimato in circa 250.000 scudi<sup>13</sup>.

Si trattava di un flusso imponente, che proseguì con i vascelli almeno fino agli anni Ottanta del secolo, quando – secondo Giancarlo Calcagno – giunsero a Genova oltre 107 milioni di pezzi da otto reali<sup>14</sup>. Il solo biennio 1652-1653 fruttò alla Repubblica, secondo il patrizio Giovanni Antonio Sauli, noli per oltre 890.000 lire, equivalenti a un carico di metallo prezioso valutabile in quasi 90 milioni di lire. Fu proprio l'intensità e la redditività di questi traffici a spingere il governo genovese, tra il 1654 e il 1655, ad acquistare quattro vascelli nei Paesi Bassi per creare un convoglio autonomo e controllare direttamente i collegamenti con la Spagna<sup>15</sup>.

Come osservava Braudel, «le galere cariche di casse di reali o di lingotti d'argento, che a partire dal 1570 arrivavano a Genova in quantità favolose, sono un innegabile strumento di dominio, e fanno della città l'arbitro dell'intera fortuna europea»<sup>16</sup>. Episodi documentati, come quello dell'8 maggio 1638, quando le galere *Padrona* e *San Bernardo* imbarcarono a Barcellona ben 622 casse d'argento per un valore superiore ai 12 milioni di reali, offrono uno spaccato tangibile della scala e dell'efficienza di questo sistema<sup>17</sup>. Ogni cassa, contenente circa 2.500 pezzi da otto, pesava in media tra i 65 e i 75 kg<sup>18</sup>; non era raro che una singola galea ne trasportasse più di 300, per un carico totale superiore alle 21 tonnellate, che per una galea ordinaria rappresentava meno del 10% del totale del dislocamento o della stazza (in antico regime era difficile distinguere i due dati), secondo i calcoli di Lane fatti sulle unità veneziane<sup>19</sup>.

<sup>13</sup> Lo Basso, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Selene Edizioni, Milano, 2003, p. 223.

<sup>14</sup> G.C. Calcagno, *Armamento pubblico e magistrature marittime a Genova nei secoli XVI e XVII*, in *La Storia dei genovesi*, vol. VI, Tipo-lito Sorriso francescano, Genova, 1985, p. 30; Adgg, *Archivio Sauli*, 1818.

<sup>15</sup> Id., *La navigazione convogliata a Genova nella seconda metà del Seicento*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Istituto di Storia moderna e Contemporanea, Genova, 1973, pp. 265-392.

<sup>16</sup> F. Braudel, *I tempi del mondo* cit., p. 148.

<sup>17</sup> Asg, *Magistrato delle Galee, Contente*, 11, 8 maggio 1638; Asn, *Doria d'Angri*, serie II, 770.

<sup>18</sup> S. Ghilino, *Un banchiere del '600: Stefano Balbi. Affari di Stato e fiere dei cambi*, Università di Genova, Genova, 1996, p. 48; C.M. Cipolla, *Il governo della moneta a Firenze e Milano nei secoli XIV-XVI*, Bologna, Il Mulino, 1990, p. 149; G. Giaccherio, *Il Seicento e le Compere di San Giorgio*, Sagep, Genova, 1979, p. 696.

<sup>19</sup> F. Lane, *Tonnages, Medieval and Modern*, «The Economic History Review», vol. XVII, n. 2 (1964), pp. 213-233; P. Gille, *Jauge et tonnage des navires*, in M. Mollat (a cura di), *Le navire et l'économie maritime du XV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, SEVPEN, Parigi, 1957, pp. 85-102; M. Morineau, *Jauges et méthodes de jauge anciennes et*

Un atto notarile rogato a Barcellona nel settembre 1639 documenta, ad esempio, il contratto stipulato tra il capitano genovese Giovanni Stefano De Marco, al comando della galera *San Giorgio* e l'agente mercantile Pelegro Berardo, in nome dei signori Pallavicini e Invrea di Madrid: il carico previsto andava da 300 a 350 casse di monete in argento (reali da otto e da quattoro), lingotti o altre specie, da imbarcare nel porto catalano e consegnare a Genova, secondo precise clausole contrattuali, comprese le modalità di pagamento del nolo e le penali in caso di mancato carico. Il testo notarile rivela con chiarezza l'organizzazione e la formalizzazione del traffico dell'argento, affidato alle galere della Repubblica, ancora pienamente operative in questi commerci almeno fino alla metà del Seicento. Il tempo di navigazione fra Barcellona e Genova si aggirava sui 4-6 giorni, anche senza vento, rendendo queste imbarcazioni estremamente competitive per i collegamenti rapidi<sup>20</sup>.

Tuttavia, con l'esplosione della rivolta catalana nel 1640 e la crescente instabilità del traffico via Barcellona, i genovesi dovettero rivedere il proprio sistema logistico. La transizione verso l'utilizzo dei vascelli fu allora inevitabile. Nel 1655 venne istituito il Magistrato del Nuovo Armamento, con l'obiettivo di gestire il convoglio dei nuovi vascelli genovesi. Tra il 1655 e il 1680, questi trasportarono circa 15.511.231 pezzi da otto reali (pari a oltre 6.200 casse), a cui si aggiunsero merci del valore di oltre 11 milioni di pezzi da otto. I nuovi vascelli, con stazza (o dislocamento) tra le 500 e le 800 tonnellate e armati con 50-60 cannoni, rappresentavano un salto qualitativo rispetto alle galee: oltre a contenere volumi maggiori (fino al 50% in più), potevano imbarcare anche altre merci strategiche – lana, zucchero, indaco, cocciniglia – oltre, ben inteso, al metallo prezioso<sup>21</sup>.

A partire dalla seconda metà degli anni Cinquanta del Seicento, il trasporto dell'argento tra Cadice e Genova fu pertanto progressivamente affidato ai vascelli. Ma quanto tempo impiegavano queste navi per completare l'intero tragitto? La relazione del viaggio del convoglio genovese del 1671, comandato da Antonio Giustiniano, consente di

*modernes*, A. Colin, Parigi, 1966; F. Lane, *Le navi di Venezia*, Einaudi, Torino, 1983, pp. 124-149; Bif, *Fonds Fernand Braudel*, ms. 8510, fasc. 84, lettera del 17 gennaio 1964.

<sup>20</sup> Ahp, *Notario Francesc Frias*, Protocollo X, 16 settembre 1639; G.C. Calcagno, *Note sui tempi di viaggio delle galere genovesi nel Seicento*, in *Studi di storia della scienza e della tecnica*, Istituto Storia Moderna e Contemporanea, Genova, 1981, pp. 39-48; L. Lo Basso, *Economie e culture del mare: armamento, navigazione, commerci*, in G. Assereto, M. Doria (a cura di), *Storia della Liguria*, Laterza, Roma-Bari, 2007, p. 107; L. Lo Basso, *Capitani, corsari e armatori* cit., pp. 22-24.

<sup>21</sup> L. Lo Basso, *Uomini da remo* cit., p. 266; Asg, *Manoscritti*, 44; G.C. Calcagno, *La navigazione convogliata a Genova* cit.

ricostruire con precisione i tempi e le tappe della navigazione. Partito da Genova il 25 luglio, il convoglio toccò Alicante (7 agosto), Cartagena (11 agosto), Malaga (18 agosto), Gibilterra (25 agosto) e infine Cadice il 28 agosto, impiegando 33 giorni per l'andata. Dopo una sosta di 36 giorni nel porto andaluso, la rotta di ritorno si svolse tra il 2 ottobre e l'8 novembre, con scali a Cartagena, Alicante, Tolone e Porto Maurizio, per un totale di 34 giorni<sup>22</sup>. L'intera missione durò quindi 104 giorni. I tempi della navigazione, meno certi e dipendenti dal vento, risultavano più lunghi di quelli delle galere, ma la nuova configurazione navale garantiva maggiore capacità, protezione e adattabilità alle condizioni della guerra e del commercio.

A seguire la pista di Braudel, dunque, si ottengono risultati interessanti e sorprendenti: non solo i genovesi dominarono la rotta dell'argento tra Cadice, Genova e Livorno, ma anche altre potenze marittime europee giocarono un ruolo fondamentale, a partire dagli inglesi. Accanto alle segnalazioni del console francese Compans, anche la corrispondenza diplomatica inglese, conservata negli *State Papers* a Kew, offre testimonianze puntuali del ruolo giocato da Genova nella circolazione dell'argento atlantico, per mano inglese. Il 1° aprile 1681 il console britannico segnalava l'arrivo delle navi *Swallow* e *Assurance*, giunte in soli quindici giorni da Cadice e Alicante, con un carico di 300.000 pezzi da otto in contanti, poi ripartite per Livorno. Lo stesso convoglio includeva la *Yarmouth*, la *Mexico Merchant*, la *William & Thomas* e la *Negotia*, mentre altre sette navi proseguirono direttamente per il porto labronico. Un'altra lettera, datata 17 agosto 1683, riportava l'arrivo della *Tiger*, al comando del capitano Aylmer, proveniente da Tangeri e Algeri. Secondo il console, la nave trasportava oltre 600.000 pezzi da otto ed era giunta a Genova con a bordo anche il nuovo console Rycaut<sup>23</sup>. E non si trattava solo di bastimenti inglesi: anche mercanti e convogli di altre nazioni attraversavano regolarmente queste rotte.

Tra questi si muovevano gli olandesi. Il 23 ottobre 1666, il console veneziano Paris Tasca – informatore privilegiato anche per Braudel, come segnalato da Alberto Tenenti – annotava l'arrivo a Genova di cinque vascelli olandesi con un ricco carico di merci, tra cui 800.000 pezzi da otto reali, destinati in parte a mercanti fiamminghi, in parte ai genovesi. Altre sei navi olandesi, tra cui tre da guerra e tre mercantili, giunsero il 17 luglio 1670 da Cadice e Alicante, trasportando 500.000 scudi in contanti destinati a Genova, Livorno e Venezia. Queste fonti rivelano un'organizzazione dei Pesi Bassi ramificata: compagnie della

<sup>22</sup> Asg, *Antica finanza*, 821, 25 luglio 1671.

<sup>23</sup> Na, *State Papers*, 79/1-79/2 e 79/3, lettere dei consoli inglesi a Genova, 1660-1688.

Zelanda, di Rotterdam e di Amsterdam mantenevano legami con Cadice e Marsiglia, rifornendosi di argento, indaco e cocciniglia, ma anche tessuti, vetri, libri e spezie. I carichi provenienti dalla Spagna erano poi ridistribuiti da Genova verso Venezia, Livorno, Smirne, oppure direttamente verso il Nord Europa<sup>24</sup>.

Anche Amburgo fu protagonista, benché la meno studiata di tutte. Paris Tasca segnalava il 27 giugno 1665 l'arrivo a Genova di tre navi amburghesi provenienti da Cadice in soli 20 giorni, con 300.000 pezzi reali e altre merci per Genova e Livorno. Nel maggio 1667 un convoglio di otto vascelli amburghesi fu segnalato ad Alicante, diretto nei porti italiani con carichi di argento contante. Il 30 aprile 1670, infine, secondo il console francese Compans, una nave amburghese accompagnava tre inglesi in arrivo da Cadice a Genova, con a bordo 700.000 scudi e 300 casse di cocciniglia e indaco<sup>25</sup>.

Nel grande circuito dell'argento che, tra XVII e XVIII secolo, collegava l'Atlantico al Mediterraneo, i francesi di Saint-Malo assunsero un ruolo crescente, ancorché poco noto, integrandosi in modo progressivo alle rotte tradizionalmente dominate da Genova. Le loro fregate, veloci, armate e perfettamente adattate alla duplice logica del commercio e della difesa, percorrevano assiduamente la rotta da Cadice a Genova, per poi ridistribuire l'argento verso la Francia. Un documento conservato presso l'Archivio di Stato di Parma, datato 25 luglio 1687, ricorda come una sola missione fruttò 600.000 scudi d'argento: 500.000 furono destinati alla zecca di Parigi, 100.000 a quella di Rennes. Era l'indizio di un traffico regolare e ben organizzato, in cui Genova non era solo porto di arrivo, ma snodo cruciale di un sistema che congiungeva le Indie spagnole ai centri monetari e manifatturieri del nord Europa<sup>26</sup>.

A conferma della regolarità e della profondità di questo traffico, le ricerche di André Lespagnol hanno tracciato con rigore la rotta Cadice-Saint Malo come uno dei canali privilegiati dell'argento europeo. Tra il 1660 e il 1702, ogni anno tra dieci e venti bastimenti malouini lasciavano Cadice carichi di metalli preziosi e merci coloniali – indaco, zucchero, cacao, cocciniglia – destinati non solo a Saint-Malo, ma anche a Le Havre e Dunkerque. In cambio, la Francia inviava in Spagna le sue manifatture tessili, i vini, l'acquavite e il baccalà essiccato del nord. Questo scambio continuo, che univa le economie coloniali, manifatturiere e mercantili dell'età moderna, aveva in Genova un

<sup>24</sup> F. Braudel, *Le siècle des Génois s'achève-t-il en 1627?* in Id., *Autour de la Méditerranée*, Éditions de Fallois, Parigi, 1996, pp. 445-446; Asv, *Senato, Dispacci dei consoli, Genova*, 14 e 15, lettere del console veneziano a Genova Paris Tasca.

<sup>25</sup> An, *Correspondance consulaire, Gênes*, AE/B/1/511.

<sup>26</sup> Aspr, *Carteggio farnesiano e borbonico estero, Francia*, 27, 25 luglio 1687.

passaggio obbligato: secondo Lespagnol, nel solo 1697, circa 2.500.000 scudi d'argento diretti in Francia passarono per le sue banchine. Il dato non è un'eccezione, ma la conferma di una struttura consolidata, che rendeva visibile la materialità dei grandi flussi finanziari del tempo<sup>27</sup>. Dopo il 1688-89, con l'intensificarsi della guerra navale, il percorso dell'argento per la Francia evitò la Manica per ragioni di sicurezza e privilegio il Mediterraneo. Le navi genovesi, battenti bandiera neutrale, divennero allora di nuovo vettori fondamentali: scaricavano a Genova e da lì, con cabotaggio su piccole imbarcazioni o via terrestre, il metallo raggiungeva Marsiglia e Parigi. Già nel novembre e dicembre del 1665, Paris Tasca registrava l'arrivo a Genova di cinque vascelli francesi provenienti da Cadice, con un carico complessivo di due milioni di pezzi d'argento, destinato per un terzo alla piazza genovese e per il resto a committenti stranieri, in gran parte fiamminghi. Una parte di quei fondi era indirizzata alle Fiandre, alla Germania e allo Stato di Milano. Di lì a poco, le stesse navi partirono da Genova dirette a Smirne, in Sicilia e verso altri porti mediterranei. Un anno dopo, nel novembre 1666, altri tre vascelli francesi giunsero a Genova da Cadice con un nuovo carico, comprendente 1.800.000 pezzi da otto destinati sia a Genova sia a Marsiglia. Queste navi, battenti bandiera francese, trasportavano regolarmente da Cadice non solo argento, ma anche indaco, cocciniglia, zucchero e tabacco. Lo confermava il console francese a Genova nel marzo 1673, quando riferiva l'imminente arrivo di due bastimenti francesi con merci preziose, e ancora nell'aprile dello stesso anno, con l'arrivo di una nave carica di contante, zucchero e tabacco da Cadice via Lisbona<sup>28</sup>.

Il sistema alla fine del Seicento era ormai consolidato: le navi francesi che giungevano a Genova caricavano a Cadice sia metalli preziosi che merci coloniali, e in alcuni casi – come riferiva il console Aubert nel luglio 1700 – portavano anche carichi di lana e baccalà oltre al solito argento, come nel caso di una nave malouina giunta con 130 balle di lana e 12.000 piastre. Talvolta, per accelerare la consegna dell'argento o per evitare rischi in mare aperto, l'ultima tratta da Cadice a Genova era affidata a piccole feluche inviate a intercettare la nave principale, come accadde nell'ottobre 1701 con la nave del capitano Martin. Infine, un documento francese dell'ottobre 1682 offre un quadro preciso della redistribuzione dell'argento sbarcato a Cadice dalla flotta delle Indie. Le somme furono ripartite su diverse direttrici:

<sup>27</sup> A. Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, PUR, Rennes, 2011, pp. 403-494.

<sup>28</sup> Asv, *Senato, Dispacci dei consoli, Genova*, 14; An, *Correspondance consulaire, Gênes*, AE/B/I/511; D. Dessert, *Argent, pouvoir et société au Grand Siècle*, Fayard, Parigi, 1984.

1,5 milioni di scudi partirono su un convoglio amburghese per Genova, 2 milioni con due navi inglesi, 1,5 milioni con due olandesi per Amsterdam, 2,5 milioni con altre due inglesi per Londra, 300.000 su tre navi per Marsiglia e ben 2.200.000 scudi su dodici bastimenti malouini diretti a Saint-Malo, oltre a una nave per Le Havre e una per Dunkerque<sup>29</sup>.

Genova, in questo scenario di intreccio con la Francia, occupava un ruolo ambiguo e tuttavia centrale. Dopo aver consultato numerosi documenti consolari relativi alla seconda metà del XVII secolo – in particolare quelli che segnalavano il ruolo attivo delle fregate di Saint-Malo nel trasporto dell'argento verso il Mediterraneo – Braudel sentì pertanto la necessità di rivedere l'idea secondo cui il cosiddetto *secolo dei Genovesi* si sarebbe concluso con la crisi castigliana del 1627. Nel saggio *Le siècle des Génois s'achève-t-il en 1627 ?*, lo storico francese propose infatti di spostare in avanti la cesura cronologica, riconoscendo la capacità di adattamento della città ligure in un contesto economico e geopolitico profondamente mutato: «Confesso che preferirei dire 1640 o 1650 che non 1627 [...] Genova resta per molto tempo ancora un centro della finanza internazionale»<sup>30</sup>.

Come abbiamo visto, anche dopo il 1648 – anno della pace di Münster e del disimpegno definitivo della Spagna nei confronti delle Province Unite – Genova continuò a ricevere ingenti carichi d'argento, ora trasportati da velieri inglesi, olandesi o francesi, spesso provenienti proprio da Saint-Malo. Questa persistenza dei flussi segnalava una trasformazione più che un declino. Dopo aver dominato per decenni le tecniche della finanza internazionale – attraverso le lettere di cambio, i prestiti sovrani e la gestione dei circuiti di credito europei – Genova riconvertì la propria centralità: da banca dell'Impero a crocevia delle ricchezze mobili e snodo cruciale della circolazione dei metalli preziosi. I banchieri liguri non controllavano più direttamente le miniere o le rotte coloniali, ma si affermavano come garanti delle transazioni, distributori accreditati di capitali, organizzatori del credito a lunga distanza. L'argento, più che un metallo, diventava una rete. E Genova, pur senza impero, ne rimaneva il fulcro.

Ma cosa significava, nel concreto, trasportare migliaia di pezzi da otto reali da Cadice a Genova nella seconda metà del Seicento? Chi gestiva questi carichi, come venivano registrati, e quali itinerari percorrevano? Per rispondere, possiamo seguire i viaggi della *San Gaetano*, vascello al comando di Nicolò Campanella. Grazie ai manifesti di carico e ai registri contabili conservati, è possibile ricostruire con

<sup>29</sup> An, *Correspondance consulaire, Gênes*, AE/B/I/525; A. Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo* cit., pp. 474-483.

<sup>30</sup> F. Braudel, *Civiltà e imperi* cit., vol. I, p. 536.

precisione la materialità di quelle spedizioni, offrendo uno sguardo ravvicinato su un segmento esemplare di quella «pista dell'argento» che Braudel aveva intuito nella lunga durata<sup>31</sup>.

Tra le figure meno note ma significative della navigazione genovese tra Sei e Settecento si distingue Nicolò Campanella, capitano e armatore, protagonista di una vicenda esemplare per comprendere anche le trasformazioni relative al trasporto dei metalli preziosi. La sua carriera si lega infatti alla costruzione e alla conduzione del *San Gaetano*, un vascello di grandi dimensioni destinato a operare lungo le rotte dell'argento. Questa nave, tra le più imponenti armate da privati genovesi, rifletteva le ambizioni mercantili e le capacità tecniche di un ceto marittimo che continuava a inserirsi nei circuiti globali della ricchezza mobile. Costruito tra il 1700 e il 1703 sulla spiaggia di Sampierdarena il vascello fu interamente concepito sotto la supervisione del suo stesso comandante. Campanella, come molti capitani-armatori liguri, seguì di persona ogni fase del cantiere: dalla selezione delle essenze lignee alla definizione della stazza, dall'impianto dell'armamento alla scelta del repertorio decorativo. Il risultato fu una nave poderosa, versatile, adatta sia alla guerra sia ai traffici oceanici, armata con 50 cannoni e impreziosita da una poppa scolpita da Anton Maria Maragliano, il più celebre scultore ligure del tempo. Il costo complessivo superò le 291.000 lire genovesi, equivalenti a più di 58.000 pezzi da otto reali – somma che rende l'idea della scala finanziaria dell'operazione<sup>32</sup>.

Fin dal primo viaggio, la *San Gaetano* operò lungo le principali rotte atlantiche e mediterranee. Il 4 marzo 1703 salpò da Genova verso Londra con un carico che riflette appieno la vocazione polifunzionale del vascello: olio ligure, vino toscano, limoni, seta, carta, mandorle, acquavite, acciughe, salumi, bergamotti, sapone, marmo grezzo e lavorato, una statua di Venere e cento mortai di marmo. Il manifesto di ritorno da Londra del 1704 elencava: pepe, piombo, stagno, lana, cappelli, casse di specchi, legname e cocciniglia. A Lisbona, il carico fu completato con tabacco e soprattutto zucchero.

Fu però il viaggio del 1710 a rappresentare il momento culminante della parabola della *San Gaetano* e offre una testimonianza paradigmatica di come un singolo vascello potesse concentrare in sé molte delle funzioni del nuovo commercio mediterraneo. Il 24 dicembre 1710 furono registrate a Cadice ben 270 operazioni contabili di carico

<sup>31</sup> L. Lo Basso, *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Carocci, Roma, 2016, pp. 65-84; Adgg, *Archivio Sauli*, 1413.

<sup>32</sup> Adgg, *Archivio Sauli*, 1383; L. Lo Basso, *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (secoli XVI-XVIII)*, Philobiblon, Ventimiglia, 2004, pp. 68-82.

d'argento sul vascello: 690 sacchetti per un totale di 662.602 pezzi da otto reali, oltre a 60 barre, un fagotto e un involto di metallo lavorato. Il carico, estremamente frammentato, attestava la fiducia diffusa nel comandante e nella nave. Non mancavano però concentrazioni significative: i fratelli Carlo e Filippo Geirola, ad esempio, disponevano di 115 sacchetti (127.033 pezzi), mentre Lorenzo Miconi ne caricava 23 (46.000 pezzi)<sup>33</sup>.

Ma è forse il carico delle merci coloniali che meglio illustra l'evoluzione in corso. Accanto al metallo prezioso, la nave trasportava cannella, chiodi di garofano, vaniglia, indaco, tabacco, cocciniglia e, soprattutto, ben 870 casse di zucchero brasiliano. Lo zucchero – che Braudel ha definito una delle merci emblematiche dell'espansione europea – non era solo un prodotto redditizio, ma il segno tangibile del radicamento genovese in circuiti ormai pienamente transatlantici. Pesante, voluminoso, deperibile, lo zucchero costituiva un bene ad alto rischio e ad alta rendita: esigeva capitali, navi sicure e affidabili, sistemi assicurativi e connessioni anche con i mercati di consumo dell'Europa settentrionale. La *San Gaetano* diventò così non solo un vettore d'argento, ma un crocevia galleggiante tra le Americhe e il Mediterraneo, una piattaforma di scambio capace di fondere metalli e droghe, moneta e spezie, prestito e circolazione.

Nicolò Campanella fu al centro di questa dinamica. A differenza di molti suoi colleghi del tempo, non giunse al comando grazie all'esame canonico che si doveva tenere presso i Conservatori del Mare, ma si affermò sul campo, guadagnandosi la patente nella pratica e nella guerra. La sua figura, però, finì per integrarsi pienamente nel sistema di potere e nelle reti patrizie genovesi. Prestò garanzie per capitani più giovani e venne riconosciuto come comandante autorevole e affidabile, punto di riferimento per la professione e per gli investimenti marittimi.

La sua biografia, più che una semplice avventura individuale, offre un laboratorio microstorico di osservazione del commercio globale del primo Settecento. Il caso della *San Gaetano* mostra che l'argento continuava a muovere rotte, navi e uomini, ma che attorno a esso, e talvolta con maggiore importanza economica, gravitavano le merci coloniali. In particolare, lo zucchero si rivela una chiave di lettura fondamentale. E Genova, ancora una volta, si mostra capace di adattarsi, agendo come cerniera fra l'Atlantico e il Mediterraneo, fra il vecchio denaro e le nuove merci.

<sup>33</sup> Adgg, *Archivio Sauli*, 1396; Asos, *Registri contabili*, 683/183 e 686/186, mastri dei fratelli Geirola; P. Calcagno, *Attraverso la porta di Lisbona: i generi coloniali volano del commercio luso-genovese tra XVII e XVIII secolo*, in *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea*, FUP, Firenze, 2019, pp. 519-532.

Le molteplici fonti, in definitiva, confermano ciò che Braudel aveva soltanto intuito. Il Mediterraneo del secondo Seicento non è più quello dominato dalle grandi galee e dai monopoli imperiali, ma uno spazio attraversato da potenze marittime diverse, che si incrociano, si scontrano e cooperano lungo le rotte dell'argento. Genova, pur avendo perso il ruolo di regista assoluto, non viene marginalizzata: si adatta al nuovo contesto, si integra nel sistema dei convogli, diversifica la propria flotta e costruisce relazioni multilaterali con porti come Cadice, Marsiglia, Saint-Malo, Londra e Amburgo. Rimane, in altre parole, un hub centrale della finanza e del commercio.

Questa centralità in trasformazione si riflette anche nel linguaggio stesso con cui Braudel costruisce la sua narrazione. Egli invita a leggere i mutamenti nella lunga durata, senza forzare le cesure cronologiche. È proprio questa attenzione alle continuità, più che alle fratture, che costituisce il punto di partenza metodologico di questo saggio. Non si tratta di estendere artificialmente la supremazia genovese, ma di misurare la capacità di adattamento di una struttura economica e di una rete commerciale al mutare dei vettori, delle rotte e delle egemonie.

Da qui muove il nostro lavoro. La prima parte ha tentato di ricostruire l'orizzonte storiografico e metodologico lasciato in eredità da Braudel: non un modello compiuto, ma una serie di suggestioni frammentarie, alcune ipotesi disseminate nelle pieghe del suo grande affresco mediterraneo. In particolare, lo storico francese aveva indicato – spesso solo per accenni – il ruolo strategico della rotta Cadice-Genova, menzionando le navi francesi e i porti atlantici come Saint-Malo, e raccogliendo alcuni dati diretti tratti dalle fonti consolari. Tuttavia, il passaggio più rilevante, anche dal punto di vista tecnico, rimaneva solo suggerito: la transizione cruciale dal trasporto dell'argento a bordo delle galee a quello affidato ai grandi vascelli, che ridisegnava le geografie marittime e ridefiniva le logiche del traffico mediterraneo. È da questa soglia interpretativa – lasciata aperta da Braudel – che prende avvio l'indagine condotta da Fausto Fioriti nella seconda parte del saggio. Grazie a un lavoro sistematico su fonti finora poco esplorate, Fioriti prova a ricostruire con maggiore precisione le rotte, i volumi e i protagonisti del traffico d'argento tra Cadice e Genova nel lungo Seicento, restituendo consistenza quantitativa a quella che finora era rimasta una pista d'intuizione storiografica. In definitiva, questo lavoro si propone di raccogliere il filo lasciato in sospeso e di proseguirlo con strumenti nuovi, nella convinzione che le intuizioni della storiografia non invecchiano, ma attendono solo di essere rimesse in cammino.

## Da Braudel alle fonti della Sanità

Nel corso dell'età moderna Genova è stata una piazza finanziaria di primaria importanza, soprattutto grazie ai solidi legami che i suoi banchieri intrattenevano con la Corona spagnola, di cui furono per lungo tempo i principali finanziatori. Questo rapporto privilegiato iniziò a ridimensionarsi dal 1627, quando l'ennesima sospensione dei pagamenti da parte del Re Cattolico spinse i genovesi ad avviare un graduale disimpegno dalle finanze spagnole. Non si trattò di un ritiro totale, ma certamente si ridusse la partecipazione agli *asientos* e iniziò il rientro dei capitali investiti<sup>34</sup>. La conseguenza principale di questo processo fu l'arrivo a Genova di ingenti quantità di metallo prezioso, tanto da farne «il maggior mercato italiano dell'argento» e uno dei principali centri europei per tutto il XVII secolo<sup>35</sup>. La quantità di metallo sbarcato poteva influenzare in modo significativo la disponibilità di moneta ("larghezza" o "strettezza"), con ripercussioni dirette sulla finanza e sul commercio internazionali. Non sorprende, quindi, che mercanti e governi si siano dotati di sistemi informativi in grado di fornire «una ricca serie di dati, costantemente aggiornati e attendibili» su questi movimenti<sup>36</sup>. Tale attenzione è ampiamente documentata nelle fonti dell'epoca: lettere consolari, avvisi e gazzette, corrispondenza commerciale e relazioni ufficiali riportano regolarmente notizie sugli arrivi di argento a Genova. Un'abbondanza di fonti che, se

<sup>34</sup> Parallelamente i banchieri genovesi cominciarono a diversificare i propri investimenti non più orientati esclusivamente verso la Spagna, ma verso l'intera Europa e, naturalmente, gli Stati italiani. G. Doria, *Conoscenza del mercato e del sistema informativo: il «know-how» dei mercanti-finanzieri genovesi nei secoli XVI e XVII*, in Id., *Nobiltà e investimenti a Genova in età moderna*, Istituto di Storia Economica, Genova, 1995, pp. 91-109.

<sup>35</sup> F. Fioriti, *Procure, fedi di vita e cartoline: gli strumenti giuridici degli investimenti dei genovesi a Venezia a metà seicento*, «Quaderni Stefaniani», 39 (2020), pp. 105-134; G. Felloni, *Gli investimenti finanziari genovesi in Europa tra il Seicento e la Restaurazione*, Giuffrè Editore, Milano, 1971; G. Giacchero, *Il Seicento e le Compere di San Giorgio*, Sagep, Genova, pp. 466-476; C. Marsilio, *Genoese financiers and the redistribution of Spanish bullion: The "Mediterranean Road" (1630-1700)*, «The Journal Of European Economic History», L, f. 2 (2021), pp. 57-87; G. Pesce, G. Felloni, *Le monete genovesi. Storia, arte ed economia nelle monete di Genova dal 1139 al 1814*, Stringa editore, Genova, 1976, p. 282; G. Doria, *Conoscenza del mercato cit.*, p. 106; E. Grendi, *Introduzione alla storia moderna della Repubblica di Genova*, Bozzi, Genova, 1976, p. 180.

<sup>36</sup> G. Doria, *Conoscenza del mercato cit.*, p. 110; U. Tucci, *Un mercante veneziano del Seicento: Simon Giogalli*, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Venezia, 2008, p. 87; A. Bartolomei, G. Calafat, M. Grenet, J. Ulbert (a cura di), *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVIIe-XXe siècle)*, Publications de l'École française de Rome-Casa de Velázquez, Roma, 2017.

analizzate con rigore, consente di ricostruire con precisione le dinamiche del commercio dell'argento tra Atlantico e Asia, nel suo fondamentale snodo mediterraneo.

Nonostante la ricchezza della documentazione, le analisi condotte finora difettano di un adeguato apporto statistico, in particolare di una serie continua di dati. A oggi, le uniche serie disponibili riguardano i carichi trasportati dalle galee e dal convoglio del Nuovo Armamento, attivo tra il 1655 e il 1680. Queste, però, escludono dal conteggio i vascelli privati, che rappresentavano una parte rilevante del traffico portuale genovese e che, già dagli anni Quaranta, avevano iniziato a intaccare il monopolio delle galee nel trasporto di merci e metalli preziosi provenienti dalla Spagna<sup>37</sup>. Inoltre l'argento, non essendo soggetto a dazio né in entrata né in uscita, non ha lasciato traccia nella documentazione fiscale del Banco di San Giorgio<sup>38</sup>.

La comparsa dell'argento nelle fonti istituzionali genovesi è legata soprattutto ai momenti di crisi come, ad esempio, verso la fine degli anni Quaranta, quando l'Europa e il Mediterraneo – ma non solo – furono invasi da milioni di pezzi da otto reali falsi conciati in Perù e in Messico<sup>39</sup>. In quell'occasione le istituzioni – in particolare il Magistrato delle monete – misero in atto interventi eccezionali con ogni mezzo disponibile per impedire che queste monete entrassero nei circuiti monetari locali. La documentazione prodotta in questo contesto registra l'arrivo delle monete sospette, che venivano controllate prima di essere

<sup>37</sup> G.C. Calcagno, *La navigazione convogliata a Genova* cit., pp. 265-392; G. Giacchero, *Il Seicento* cit., pp. 468-474; B. Maréchaux, *Instituciones navales y finanzas internacionales en el Mediterráneo de la época moderna. Los asentistas de galeas genoveses al servicio de la Monarquía Hispánica (1500-1650)*, Universidad Carlos III de Madrid, Madrid, 2017; B. Maréchaux, *Los asentistas de galeas genoveses y la articulación naval de un imperio policéntrico (siglos XVI-XVII)*, «Hispania», vol. LXXX, n. 264 (2020), pp. 47-77; F. Braudel, *Note sull'economia* cit., pp. 118-130.

<sup>38</sup> Al contrario, la documentazione dell'attività bancaria dello stesso ente potrebbe offrire spunti utili per ricostruire parte dei movimenti legati all'arrivo dell'argento. Per la tassazione dell'argento si veda Asge, Sala 35, Cancellieri di San Giorgio, 525, Giacinto Bottino, doc. 146, 13 luglio 1650; L. Lo Basso, *Uomini da remo* cit., p. 224, nota 136; E. Grendi, *Introduzione alla storia* cit., p. 181. In realtà alcuni regolamenti della gabella dei carati di primo Quattrocento e di primo Cinquecento prevedevano che l'oro e l'argento fossero esenti all'entrata ma che pagassero un dazio all'uscita (prima dell'1,5% e poi dell'1%).

<sup>39</sup> K. Lane, *The Hangover. Global Consequences of the Great Potosí Mint Fraud, c. 1650-1675*, in R. Barragán, P. C. Zagalsky (a cura di), *Potosí in the Global Silver Age (16th-19th Centuries)*, Brill, Leida, 2023, pp. 388-424; Id., *Corrupción y Dominación Colonial: El Gran Fraude a la Casa de la Moneda de Potosí en 1649*, «Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"», III s., n. 43 (2015), pp. 94-130.

eventualmente restituite al proprietario, ma non permette una ricostruzione seriale<sup>40</sup>.

A questo scopo risulta utile una fonte di natura amministrativa, destinata alla gestione delle emergenze sanitarie: i resoconti di viaggio dei capitani. Le navi di portata maggiore alle 300 salme e provenienti da fuori Dominio erano sottoposte al controllo del Magistrato di Sanità. I capitani, una volta giunti in porto, dovevano rilasciare una dichiarazione ad un funzionario (solitamente il Cancelliere o il Sindico) che poi si premurava di trascriverla in appositi libri (*examina capitaneorum navium*), come prescritto dagli ordini del 1628 e ribadito nel 1661<sup>41</sup>. Le informazioni che il comandante doveva fornire erano: «nome del capitano, nome nazionalità e portata della nave, porto e data di partenza, carico, equipaggio, passeggeri, cronaca sommaria del viaggio con indicazione di eventuali tempeste ed avvistamenti di navi pirata, infine stato di salute»<sup>42</sup>. Inoltre, era tenuto a dichiarare se aveva imbarcato argento, specificandone la quantità e il porto di carico. Dunque, ricercando quest'ultima informazione nei resoconti di viaggio, è possibile ricostruire una serie temporale piuttosto estesa degli arrivi di argento a Genova. Va precisato che non si tratta della totalità dell'argento sbarcato, ma di un livello minimo, che, tuttavia, consente di formulare alcune considerazioni sulle dinamiche dei flussi e offre una base solida da integrare mediante fonti di altra natura.

Questa fonte presenta alcuni limiti che, tuttavia non ne compromettono l'attendibilità. Il principale è la frammentarietà della documentazione: si sono conservati solo trentadue registri, collocati nella serie "Manuali e notulari" del fondo Sanità dell'Archivio di Stato di Genova<sup>43</sup>. Di questi, uno solo risale al XVI secolo, tre agli anni Venti del Seicento e gli altri ventotto – oggetto di questa analisi – coprono, con molte lacune, il periodo compreso tra il 1640 e il 1699<sup>44</sup>. Su sessant'anni, mancano ventuno anni, riducendo così il campione a

<sup>40</sup> Asg, *Zecca Antica*, 41 e 42.

<sup>41</sup> G. Assereto, «Per la comune salvezza dal morbo contagioso». *I controlli di sanità nella Repubblica di Genova*, Città del Silenzio, Novi Ligure, 2011, pp. 42-44, pp. 47-50 e appendici 1 e 2.

<sup>42</sup> G. Felloni, *Organizzazione portuale, navigazione e traffici a Genova. Un sondaggio tra le fonti per l'età moderna*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», N.S., Vol. XLIII, f. I (2003), pp. 352-354; Id., *Itinerari e tempi delle comunicazioni secondo le fonti genovesi (secc. XVI-XVII)*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», N.S., Vol. LIII, f. I (2013), pp. 105-108; E. Grendi, *Aspetti della navigazione per Genova: 1630-1650*, in *Guerra e commercio cit.*, p. 227.

<sup>43</sup> La serie si ferma al 1699 e riprende dal 1770 al 1800.

<sup>44</sup> Asge, *Magistrato di Sanità*, 222 (1587), 242 (1622), 246 (1629-30), 340 (1621).

trentanove annualità: si tratta comunque di una base abbastanza ampia da fornire risultati apprezzabili. Le lacune più importanti si concentrano tra il 1657 e il 1662 e nell'ultimo ventennio del secolo. Va considerato, inoltre, che un singolo registro raramente corrisponde a un anno esatto: talvolta si estende ben oltre, arrivando in alcuni casi a superare i due anni, altre volte, invece, copre pochi mesi. Solo dalla seconda metà del secolo si osserva una maggiore regolarità nella tenuta della documentazione.

Un ulteriore limite riguarda l'oggetto stesso della registrazione. Come già accennato, la fonte prende in esame soltanto le navi con una portata superiore alle 300 salme: sono quindi escluse le imbarcazioni di cabotaggio, impiegate nei traffici con Livorno e Marsiglia, che rappresentavano una parte consistente del movimento portuale genovese<sup>45</sup>. Il dato relativo al cabotaggio avrebbe potuto offrire indicazioni preziose sul movimento di argento tra la Provenza e Genova, soprattutto in ragione del ruolo crescente assunto dallo scalo francese nei flussi di esportazione di argento dalla Spagna nell'ultimo quarto del secolo<sup>46</sup>.

Emergono problemi anche nelle dichiarazioni, che non sempre specificano il valore dell'argento presente a bordo. È il caso, ad esempio, di un capitano olandese giunto a Genova il 20 luglio 1670, il quale dichiara di aver caricato denari in Cadice ma di non conoscerne la quantità<sup>47</sup>. In altre occasioni non viene indicato con chiarezza il porto di carico, come accade con il capitano francese Pietro Audibert che il 18 ottobre 1664 dichiara di aver caricato «trecento milla pezzi circa levati tra Cadice e Alicante»<sup>48</sup>. In questi casi, quindi, si scelto di dividere il valore complessivo per il numero di scali, così da non perdere l'informazione sull'origine del carico.

### **L'arrivo di argento a Genova (1640-1699): un'analisi quantitativa**

In questo paragrafo verranno analizzati i dati relativi all'arrivo dell'argento a Genova. Si partirà dalle informazioni tratte dai registri della Sanità, che rappresentano la fonte più ricca e articolata, per poi

<sup>45</sup> Anche per questo motivo, Grendi ha osservato che questa fonte, anche se molto ricca, non è completa e quindi non si presta a una piena serializzazione, di conseguenza non è adatta a una ricostruzione sistematica del traffico commerciale genovese. E. Grendi, *Aspetti della navigazione* cit., p. 229. Per un tentativo di ricostruzione del traffico portuale genovese si veda Id., *Traffico e navi nel porto di Genova tra 1500 e 1700*, in Id., *La repubblica aristocratica dei genovesi. Politica, carità e commercio fra Cinque e Seicento*, Il Mulino, Bologna, 1987, pp. 309-364.

<sup>46</sup> C. Marsilio, *Genoese financiers* cit., pp. 67-68.

<sup>47</sup> Asge, *Magistrato di Sanità*, 381, 20 luglio 1670, c. 58.

<sup>48</sup> Asge, *Magistrato di Sanità*, 377, 18 ottobre 1664.

integrarli con i dati provenienti da altre fonti. L'obiettivo è offrire un quadro il più possibile completo e preciso, mostrando l'importanza di confrontare fonti diverse per compensare le lacune di ciascuna. I dati ricavati dai resoconti di viaggio della Sanità attestano che, tra il 1640 e il 1699, giunsero a Genova almeno 521 navi con argento a bordo. Da queste si sono ricavate 588 registrazioni, per un totale di oltre quaranta milioni di pezzi da otto reali, equivalenti a circa 1.100 tonnellate di argento fino<sup>49</sup>.

Tab. I - Totale argento arrivato a Genova registrato nella Sanità (1640-1699)

| <b>Registrazioni</b> | <b>Argento fino (kg)</b> | <b>Valore in reali da otto</b> |
|----------------------|--------------------------|--------------------------------|
| 588                  | 1.092.098,20             | 42.725.175                     |

Il primo dato preso in esame riguarda la nazionalità dichiarata dai capitani. Come mostra la tabella seguente, la maggior parte delle navi è di nazionalità inglese (30,95%), che rappresenta da sola circa un terzo del totale. Seguono quelle genovesi (23,47%) e olandesi (22,62%). A distanza significativa si trovano le amburghesi (6,12%), le belghe (5,61%) e le francesi (4,76%). Le restanti nazionalità mostrano una presenza marginale o episodica<sup>50</sup>. Nel complesso, inglesi, genovesi e olandesi rappresentano insieme circa tre quarti delle registrazioni, precisamente il 77,04%.

Per comprendere meglio i dati relativi alle registrazioni, è opportuno analizzarli nel contesto dell'arco temporale considerato. La presenza di navi inglesi cariche di argento è attestata già nei primi anni Quaranta del Seicento e cresce sensibilmente tra il 1675, anno del picco di 37 registrazioni, e il 1687. Una dinamica simile si osserva per le navi olandesi, che compaiono in modo massiccio nel 1664 e nel 1671, per poi diminuire progressivamente fino agli anni Settanta; negli anni Ottanta, tuttavia, si registra un nuovo incremento della loro presenza. A partire dagli anni Novanta, sia le navi olandesi sia quelle inglesi scompaiono quasi del tutto.

<sup>49</sup> Dal conteggio sono stati esclusi gli arrivi di argento sulle navi del Magistrato del Nuovo Armamento, poiché sporadici e già analizzati da Gian Carlo Calcagno. La differenza tra i 521 arrivi e le 588 registrazioni dipende dal fatto che alcune navi caricarono argento in più scali; per questo motivo è stata creata una registrazione distinta per ciascun porto di carico. La quantità di argento è stata calcolata moltiplicando il numero di monete per 0,025561 chilogrammi, corrispondenti al contenuto di fino di un singolo pezzo da otto reali. Si è infine mantenuta la nazionalità dichiarata dai capitani, motivo per cui nella tabella compaiono zelandesi, fiamminghi, Saint-Malo e Dunkerque.

Tab. II – RegISTRAZIONI per nazionalità (1640-1699)

| Nazionalità     | RegISTRAZIONI |
|-----------------|---------------|
| Inglese         | 182           |
| Genovese        | 138           |
| Olandese        | 133           |
| Amburghese      | 36            |
| Belga           | 33            |
| Francese        | 28            |
| Non specificato | 10            |
| Fiammingo       | 6             |
| Saint Malo      | 6             |
| Danese          | 3             |
| Raguseo         | 3             |
| Zelandese       | 3             |
| Corso           | 2             |
| Veneto          | 2             |
| Dunkerque       | 1             |
| Livornese       | 1             |
| Svedese         | 1             |
| <b>Totale</b>   | <b>588</b>    |

Inglese e olandesi navigavano prevalentemente in convogli e dominavano le rotte che attraversavano il Mediterraneo in direzione del Levante. Nei loro scali facevano tappa nei principali porti dell'epoca: Lisbona, Cadice, Alicante, Marsiglia, Genova e Livorno, per poi proseguire verso Oriente passando per Civitavecchia, Napoli e Messina.

La presenza del naviglio genovese, invece, si mantiene costante, a differenza delle flotte nordiche. Tuttavia, i dati disponibili risultano sottostimati a causa della contemporanea e competitiva attività del convoglio – in funzione tra il 1655 e il 1680 – e delle galee private. A partire dagli anni Ottanta, con la fine del sistema del convoglio, la presenza del naviglio genovese cresce progressivamente, raggiungendo il suo apice negli anni Novanta. Questo aumento fu probabilmente favorito dalla guerra della Lega di Augusta, che coinvolse sia l'Olanda sia l'Inghilterra. In questo contesto, la neutralità della bandiera genovese sembra aver agevolato la crescita del traffico marittimo nazionale. Nonostante l'elevato numero di registrazioni di navi inglesi, la quota maggiore di argento – circa il 42% – fu trasportata da navi genovesi. Si tratta di una quantità quasi doppia rispetto a quella trasportata dalle navi inglesi e tripla rispetto a quella delle olandesi.

Tab. III – Arrivo di argento per nazionalità (1640-1699)

| Nazionalità               | Argento fino (Kg)   | %              |
|---------------------------|---------------------|----------------|
| Genovese                  | 459.326,06          | <b>42,06%</b>  |
| Inglese                   | 257.231,85          | <b>23,55%</b>  |
| Olandese                  | 155.231,95          | <b>14,21%</b>  |
| Francese                  | 55.838,00           | <b>5,11%</b>   |
| Amburghese                | 47.971,61           | <b>4,39%</b>   |
| Non specificato           | 40.514,19           | <b>3,71%</b>   |
| Belga                     | 30.693,65           | <b>2,81%</b>   |
| Danese                    | 14.697,58           | <b>1,35%</b>   |
| Fiammingo                 | 9.770,69            | <b>0,89%</b>   |
| Saint Malo                | 5.188,88            | <b>0,48%</b>   |
| Livornese                 | 5.112,20            | <b>0,47%</b>   |
| Corso                     | 3.322,93            | <b>0,30%</b>   |
| Veneto                    | 2.530,54            | <b>0,23%</b>   |
| Raguseo                   | 2.086,42            | <b>0,19%</b>   |
| Svedese                   | 1.533,66            | <b>0,14%</b>   |
| Zelandese                 | 600,68              | <b>0,06%</b>   |
| Dunkerque                 | 447,32              | <b>0,04%</b>   |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>1.092.098,20</b> | <b>100,00%</b> |

Questo dato indica innanzitutto che, pur essendo numericamente inferiori, le navi genovesi trasportavano mediamente carichi di argento più consistenti. Una possibile spiegazione è legata ai costi: è probabile che i capitani genovesi offrirono noli più competitivi, che le loro navi fossero percepite come più sicure rispetto a quelle straniere e, soprattutto, che molte di esse appartenessero agli stessi banchieri e mercanti destinatari dell'argento.

Il periodo dell'anno in cui si attesta il maggior arrivo di argento è a marzo con 191.928,60 kg di argento, pari a quasi il 18% del totale; seguono novembre (10,9%) e maggio (10,52%). In ogni caso si osserva una chiara stagionalità con attività più intensa in primavera e autunno e un calo netto nei mesi estivi.

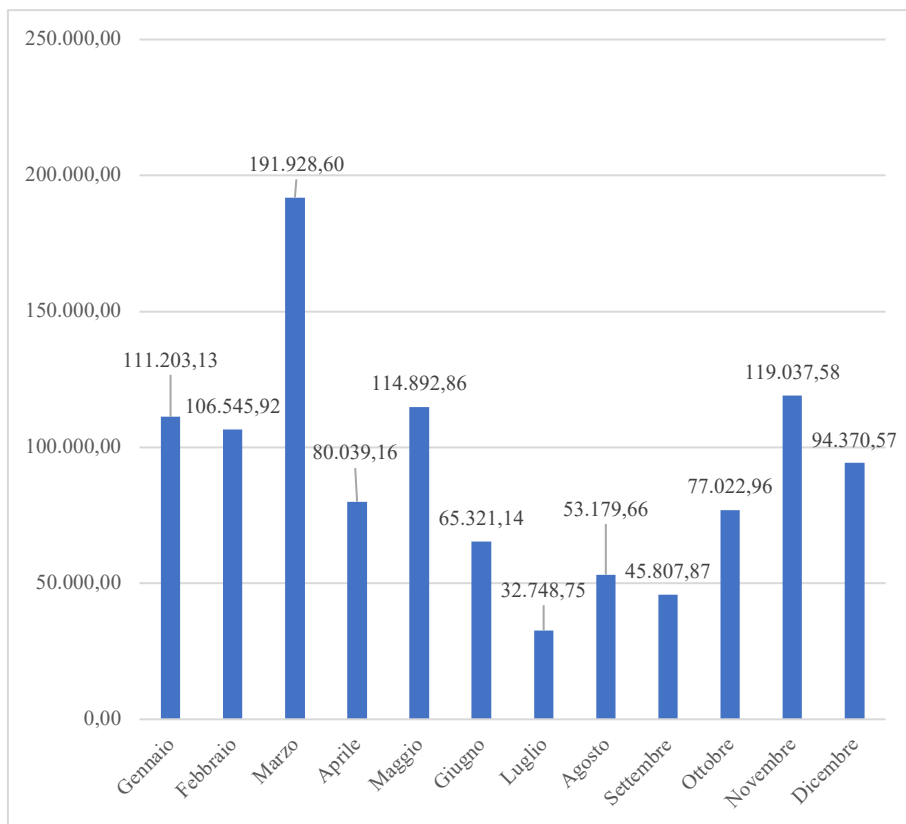


Fig. 1 – Arrivi di argento per mese (kg)

Un altro elemento ricavabile dalle dichiarazioni dei capitani riguarda il porto di imbarco dell'argento. La quasi totalità del metallo – il 97,82% – fu caricata nei porti di Cadice (88,11%) e Alicante (9,71%). Questa distribuzione conferma il ruolo centrale di Cadice, consolidatosi come vera e propria «capitale dell'argento», centro nevralgico per la redistribuzione delle merci e del metallo prezioso provenienti dalle Americhe<sup>51</sup>. Rispetto alla tradizionale rotta seguita dalle galee – che prevedeva l'imbarco a Barcellona o Cartagena – le navi mercantili preferirono il porto andaluso, anche per la maggiore facilità di caricare l'argento in modo clandestino<sup>52</sup>.

<sup>51</sup> F. Braudel, *Note sull'economia* cit., pp. 130-134.

<sup>52</sup> Poteva capitare che anche le galee utilizzassero Cadice per imbarcare argento, come nel caso della galea della Repubblica che nel 1652 prolungò il viaggio fino al porto andaluso. G. Giacchero, *Il Seicento* cit., p. 471.

Tabella IV – Porto di carico dell'argento (1640-1699)

| Porto di carico | Argento fino (kg)   | Valore in reali da otto | %             |
|-----------------|---------------------|-------------------------|---------------|
| Cadice          | 962.275,80          | 37.646.250              | <b>88,11</b>  |
| Alicante        | 106.005,94          | 4.147.175               | <b>9,71</b>   |
| Cartagena       | 9.713,18            | 380.000                 | <b>0,89</b>   |
| Malaga          | 4.818,25            | 188.500                 | <b>0,44</b>   |
| Non specificato | 4.166,44            | 163.000                 | <b>0,38</b>   |
| Amsterdam       | 1.917,08            | 75.000                  | <b>0,18</b>   |
| Maiorca         | 1.252,49            | 49.000                  | <b>0,11</b>   |
| Spagna          | 639,03              | 25.000                  | <b>0,06</b>   |
| Barcellona      | 421,76              | 16.500                  | <b>0,04</b>   |
| Smirne          | 281,17              | 11.000                  | <b>0,03</b>   |
| Valencia        | 274,78              | 10.750                  | <b>0,03</b>   |
| Almeria         | 255,61              | 10.000                  | <b>0,02</b>   |
| Livorno         | 76,68               | 3.000                   | <b>0,01</b>   |
| <b>Totale</b>   | <b>1.092.098,20</b> | <b>42.725.175</b>       | <b>100,00</b> |

Gli altri porti spagnoli rappresentano percentuali trascurabili, mentre scali come Smirne e Livorno costituiscono presenze casuali. Per quanto riguarda il porto toscano, si riscontra l'esistenza di un traffico di metallo prezioso, ma in direzione opposta, da Genova a Livorno, svolto principalmente da navi di cabotaggio<sup>53</sup>.

La figura 2 mostra gli arrivi di argento suddivisi per anno e mostra un campione che copre 36 dei 60 anni del periodo analizzato, pari al 60%. L'analisi dell'andamento evidenzia una prima fase, che si estende fino ai primi anni Sessanta, caratterizzata da valori generalmente bassi e, in alcuni casi, da forti cali, soprattutto negli anni Quaranta: nel 1642 si registra il dato più basso con 715,71 kg di argento, pari a 28.000 reali da otto. I valori contenuti della prima metà del decennio sono attribuibili ad un maggior impiego delle galee per il trasporto

<sup>53</sup> Come si ricava dalle patenti rilasciate dal Magistrato delle Monete in occasione della già menzionata emergenza legata alla circolazione di reali da otto falsi, con le quali si autorizzavano i mercanti a esportare moneta d'argento al di fuori del dominio. Asg, *Zecca Antica*, 42.

dell'argento, modalità che sfuggiva al controllo della Sanità. Un incremento significativo si osserva verso la fine del decennio e nei primi anni Cinquanta, in coincidenza con la conclusione della Guerra dei Trent'anni: nel 1649 giunsero circa 29.000 kg di argento, mentre nel 1651 si superarono i 35.000 kg. Inoltre, come già accennato, in questo periodo si registrarono difficoltà legate alla circolazione dei reali provenienti dalla Spagna. In tale contesto, anche il Magistrato di Sanità rivestiva un ruolo determinante: secondo un decreto emanato nel novembre del 1648, era tenuto a comunicare al Magistrato delle Monete «tutti i denari che da patroni de vascelli saranno denontati [...] acciò si possa maggiormente far osservare gli ordini intorno a reali»<sup>54</sup>. È quindi plausibile ritenere che i commissari della Sanità prestassero una maggiore attenzione all'argento giunto in porto.

A partire dagli anni Sessanta si registra un incremento significativo: in particolare nel 1664, con 46.565,11 kg di argento – pari a oltre 1.800.000 reali da otto – che rappresentano circa il 4,26% del valore complessivo. Secondo i dati della Sanità, i flussi si mantengono elevati fino al 1666, per poi subire un brusco calo, seguito da una rapida ripresa nei primi anni Settanta. Il nuovo picco si raggiunge nel 1675, con 84.509,87 kg (più di 3 milioni di reali da otto), pari al 7,74% degli arrivi totali. Il resto del decennio prosegue senza particolari variazioni ad eccezione del 1677, quando si registrano 67.902,80 kg. Negli anni Ottanta, nello specifico nel 1682, si segnala un nuovo picco con 72.935,76 kg di argento, equivalenti a quasi 3 milioni di reali da otto; valori sostenuti si mantengono anche nel 1686 e nel 1687. Va tuttavia sottolineato che, per questo decennio, la documentazione della Sanità copre solo cinque anni, una lacuna che incide sui dati disponibili, verosimilmente inferiori rispetto alla realtà.

Il vero boom degli arrivi di argento si osserva nell'ultimo decennio del secolo: nei cinque anni documentati, in almeno tre si superano i 70.000 kg. Particolarmente significativo è il dato relativo al 1692, con 145.186,48 kg di argento – pari a circa 5.680.000 reali da otto – che rappresentano il 13,29% del totale complessivo. Come evidenziato in precedenza, le ragioni di questo straordinario incremento vanno probabilmente ricercate nel contesto politico internazionale: le guerre in corso nell'Europa settentrionale e continentale, così come nel Levante con la Guerra di Morea, contribuirono a rendere la bandiera genovese un punto di riferimento sicuro per la navigazione grazie alla sua neutralità, trasformando Genova in un porto particolarmente attrattivo per il commercio dell'argento<sup>55</sup>.

<sup>54</sup> Asg, *Zecca Antica*, 41, 9-11-1648.

<sup>55</sup> F. Braudel, *Note sull'economia* cit., p. 127.

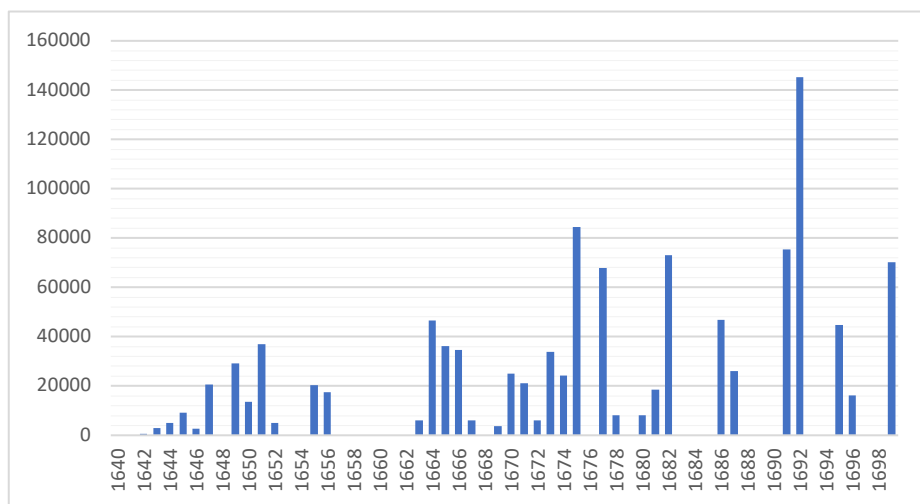


Fig. 2 – Arrivo di argento per anno nel periodo 1640–1699 (kg).

Per apprezzare meglio l'andamento degli arrivi di argento si può prendere in considerazione una statistica su base decennale. La figura 3 mostra chiaramente una tendenza di crescita costante e progressiva dagli anni Quaranta in avanti. Dopo valori relativamente contenuti nei primi due decenni, il flusso aumenta sensibilmente nel periodo 1660-1669 con 133.646,33 kg. Il vero aumento si verifica però nel quarto decennio, dopo il 1670, quando arrivano 270.588,75 kg di argento, il doppio del periodo precedente. Negli anni Ottanta si assiste ad un calo da imputare ad una parziale copertura documentaria. L'ultimo decennio, 1690-1699, segna il punto più alto con 351.859,95 kg pari a oltre cinque volte il quantitativo registrato negli anni Quaranta.

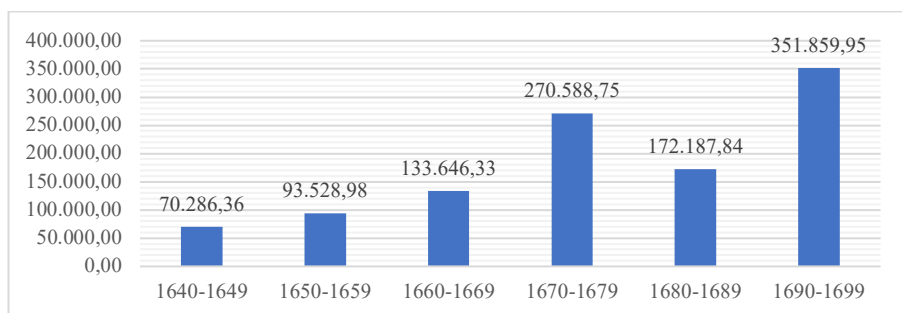


Fig. 3 – Arrivi di argento per decennio nel periodo 1640-1699 (Kg).

L'analisi delle percentuali sul totale degli arrivi conferma che la maggior parte dell'argento è arrivata nei decenni finali del secolo. Nel periodo 1640-1649, gli arrivi rappresentano solo il 6,44% del totale, percentuale che cresce gradualmente nel 1650-1659 (8,56%) e nel 1660-1669 (12,24%).

A partire dal 1670 si assiste a un'accelerazione netta: nel decennio 1670-1679, gli arrivi costituiscono il 24,78% del totale e, dopo un calo relativo agli anni 1680-1689 (15,77%), legato anche all'incompletezza dei dati disponibili, si raggiunge l'apice nel 1690-1699, con il 32,22% del totale complessivo.

Tab. V – Distribuzione percentuale degli arrivi di argento per decennio (Kg)

| <b>1640-1649</b> | <b>1650-1659</b> | <b>1660-1669</b> | <b>1670-1679</b> | <b>1680-1689</b> | <b>1690-1699</b> |
|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 6,44%            | 8,56%            | 12,24%           | 24,78%           | 15,77%           | 32,22%           |

I dati forniti finora possono essere implementati con ulteriori fonti, come le lettere consolari veneziane, la corrispondenza mercantile e gli avvisi a stampa o manoscritti conservati in diversi archivi.

La corrispondenza consolare è già stata utilizzata per studiare l'arrivo di argento in Europa. Albert Girard e Henry Kamen, ad esempio, hanno analizzato le lettere dei consoli francesi a Cadice, concludendo che la maggior parte dell'argento sbarcato in Spagna era destinato a Genova e Marsiglia<sup>56</sup>. Fernand Braudel, invece, ha fatto uso delle lettere del console veneziano e di quello francese a Genova non tanto per fornire dati quantitativi, quanto per ribadire la centralità del Mediterraneo e di alcune città – Cadice, Marsiglia e Genova – nei flussi globali dell'argento spagnolo. Per la presente analisi sono state consultate le lettere del console veneziano a Genova per il periodo 1640-1700<sup>57</sup>.

Anche la corrispondenza mercantile è stata ampiamente studiata dalla storiografia, che ne ha evidenziato l'importanza e le potenzialità, non solo per la storia economica. In questa ricerca sono state analizzate le lettere inviate da Genova al mercante fiorentino Ugolino del Vernaccia, la cui documentazione – conservata presso la Biblioteca

<sup>56</sup> A. Girard, *Le commerce français à Seville et Cadix au temps des Habsbourg: contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Boccard, Parigi, 1932; H. Kamen, *Imperio: La forja de España como potencia mundial*, Círculo de Lectores, Barcelona, 2003.

<sup>57</sup> Asve, *Senato, Dispacci dei Consoli, Genova*, bb. 8-22 e Asve, *Cinque Savi alla Mercanzia – Prima serie*, 675.

Roncioniana di Prato – è già stata utilizzata in alcuni studi recenti sull'economia toscana del tardo Seicento<sup>58</sup>.

Avvisi e gazzette sono stati anch'essi impiegati in ricerche simili, come dimostra il lavoro fondamentale di Michel Morineau<sup>59</sup>. In questa ricerca, sono stati estrapolati alcuni dati da avvisi manoscritti provenienti da Genova negli anni Ottanta del Seicento conservati nell'Archivio di Stato di Modena, nonché da copie della gazzetta «Modona» rintracciate nel fondo Arrigoni dell'Archivio di Stato di Mantova<sup>60</sup>. Il fondo Biblioteca dell'Archivio di Stato di Modena, inoltre, conserva diverse serie di queste gazzette che meriterebbero un'analisi più approfondita e sistematica<sup>61</sup>.

A questi dati inediti si aggiungono quelli del convoglio del Nuovo Armamento, di cui ha già scritto Gian Carlo Calcagno. Usare fonti diverse per costruire una serie statistica comporta il rischio di contare due volte le stesse registrazioni. Per evitarlo, si è proceduto con cautela, escludendo i dati già presenti altrove. Ogni informazione è stata confrontata prima di tutto con i resoconti di viaggio della Sanità, la fonte più ricca e dettagliata. Ciò ha permesso di colmare alcune lacune e arricchire le informazioni già disponibili.

In primo luogo, si registra un ampliamento del campione analizzato: dai 36 anni coperti dalla sola Sanità si passa a 51, pari all'85% del periodo analizzato (1640–1699). Conseguentemente è aumentato anche il dato dell'argento arrivato a Genova: dai 1.092.098,20 kg rilevati esclusivamente attraverso i resoconti di viaggio della Sanità, si passa a 2.026.639,82 kg, con un incremento dell'85,56% e una media annua di 33.777,33 kg<sup>62</sup>. In termini monetari, si passa da 42.725.175 a 79.286.406 pezzi da otto reali, corrispondenti a una media annua di circa 1.321.440 pezzi.

<sup>58</sup> M. Calcagni, *The Caccini Del Vernaccia Archive (Prato, Italy)*, in J. M. Pérez Fernández, G. Tarantino, M. Calcagni (a cura di), *Paper in motion. Information and the economy of knowledge in the Early Modern Mediterranean*, s.e., s.l., 2021, pp. 43-46; M. Calcagni, *Reinterpreting the Tuscan Economy in the Long Seventeenth Century: New Perspectives for Research from Two Rediscovered Archives*, «The Journal of European Economic History», Vol. LII, f. 2 (2023), pp. 77-94; Brp, Archivio Caccini Del Vernaccia, Sez. B, bb. 95-96.

<sup>59</sup> M. Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIe-XVIIIe siècles)*, Cambridge University Press, Cambridge, 1985.

<sup>60</sup> Asmo, Archivio Segreto Estense, Cancelleria, Avvisi e notizie dall'estero, 64; Asmn, Archivio Arrigoni, 32.

<sup>61</sup> R. Lupoli, *Giornali a Corte. Giornali e informazione a Modena in Antico Regime*, Edizioni il Fiorino, Modena, 2015.

<sup>62</sup> La media annua non si discosta molto da quella indicata da Giovanni Pesce e Giuseppe Felloni di 342,72 quintali per il periodo 1611-1680. G. Pesce e G. Felloni, *Le monete* cit., p. 282.

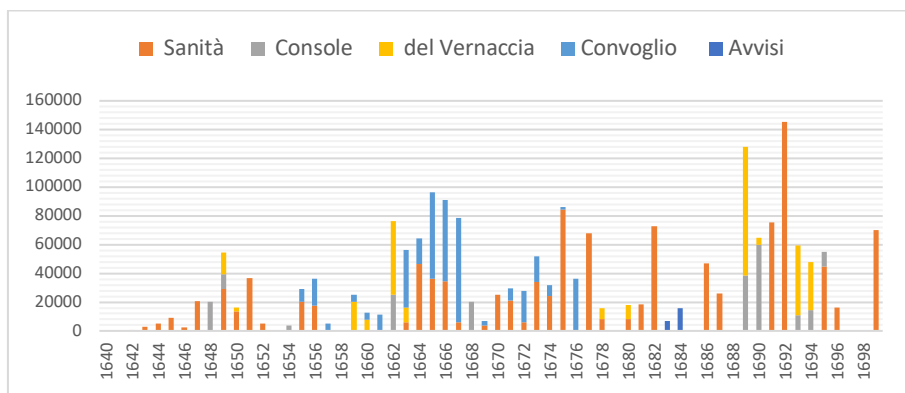


Fig. 4 – Arrivi di argento nel periodo 1640-1699 (Kg).

Scendendo nello specifico, si nota come la corrispondenza consolare, quella mercantile e gli avvisi coprano nove anni e integrino la sanità in altri sei, con un peso particolarmente importante negli anni Novanta. I dati del convoglio, invece, colmano tre anni – 1657, 1661 e 1676 – e contribuiscono in modo significativo ad arricchire la documentazione per altri quindici, in particolare negli anni centrali del decennio Sessanta. Nel triennio 1665-1667, ad esempio, si registrano aumenti percentuali rilevanti rispetto ai soli dati della Sanità: +165,96% nel 1665, +162,14% nel 1666 e un eccezionale +1.175,68% nel 1667. Anche in questo caso la dinamica risulta più chiara e significativa se osservata su base decennale.

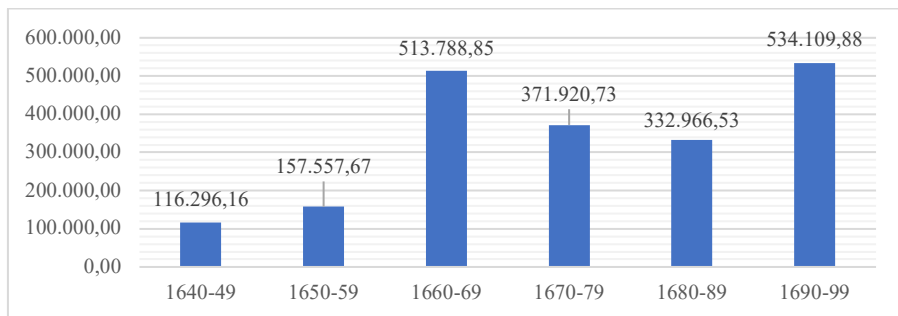


Fig. 5 – Arrivi di argento per decennio nel periodo 1640-1699 (Kg).

Rispetto ai dati riportati nella figura 3, si nota subito il marcato incremento degli arrivi in alcuni segmenti temporali, in particolare nel decennio Sessanta, che registra un aumento del 284,44%. È in questa fase che il sistema del convoglio mostra il suo massimo impatto,

contribuendo in modo significativo anche agli anni Cinquanta (+68,46%). Negli anni Settanta l'incremento si riduce al 37,45%, un dato più contenuto che sembra preludere al progressivo declino e alla successiva cessazione dell'attività del convoglio nel 1680. Ulteriori aumenti si registrano negli ultimi due decenni del secolo: +93,37% negli anni Ottanta e +51,80% nei Novanta. In questo caso grazie alla corrispondenza del console veneziano a Genova e a quella del mercante Ugolino Del Vernaccia, è stato possibile colmare diverse lacune (1689, 1690, 1693, 1694). È in questi due decenni che si collocano i massimi picchi della serie: i 127.805 kg del 1689 e i 145.186,48 kg del 1692.

L'integrazione con le altre fonti consente di riequilibrare il quadro complessivo: se da un lato conferma gli anni Novanta come una fase di forti arrivi, dall'altro ne riduce l'incidenza percentuale (dal 32,76% al 26,35%) a vantaggio degli anni Sessanta, che salgono al 25,35%. I decenni che registrarono i flussi più consistenti risultano dunque essere gli anni Sessanta e gli anni Novanta.

Tab. VI – Distribuzione percentuale degli arrivi di argento per decennio (Kg).

| 1640-1649 | 1650-1659 | 1660-1669 | 1670-1679 | 1680-1689 | 1690-1699 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 5,74%     | 7,77%     | 25,35%    | 18,35%    | 16,43%    | 26,35%    |

La figura 6 rappresenta graficamente gli arrivi per decennio con una suddivisione per fonte.

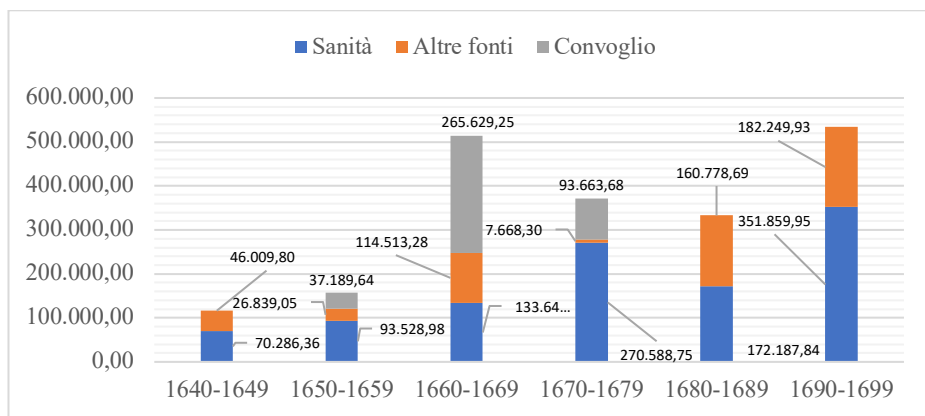


Fig. 6 - Arrivi di argento a Genova per decennio (1640–1699) suddivisi per fonte (kg).

Come si può osservare, l'incidenza dei dati relativi al convoglio si concentra tra il 1650 e il 1679, con un picco nel decennio 1660-1669, in cui si registrano 265.629,25 kg di argento. I dati relativi alla Sanità evidenziano una presenza costante lungo tutto l'arco

temporale considerato, con un incremento a partire proprio dagli anni Sessanta e un massimo raggiunto nel decennio finale (1690-1699), con 351.859,95 kg. Complessivamente, i resoconti di viaggio rappresentano il 53,89% del totale, corrispondente a 1.092.098,20 kg di argento, ovvero 42.725.175 Reali da otto. Le fonti epistolari e gli avvisi contribuiscono per il 26,55%, pari a 538.059,05 kg, equivalenti a 21.050.000 Reali da otto. Il convoglio incide per il 19,56%, ovvero 396.482,58 kg di argento e 15.511.231 pezzi. Maggiori dettagli sono riportati nella tabella VII.

Tab. VII - Arrivi di argento per fonte e decennio in chilogrammi e Reali da otto

| Fonte              | 1640-1649         | 1650-1659         | 1660-1669         | 1670-1679         | 1680-1689         | 1690-1699         | Totale              | Reali da otto     |
|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|
| Sanità (Kg)        | 70.286,36         | 93.528,98         | 133.646,33        | 270.588,75        | 172.187,84        | 351.859,95        | 1.092.098,20        | 42.725.175        |
| Altre fonti (Kg)   | 46.009,80         | 26.839,05         | 114.513,28        | 7.668,30          | 160.778,69        | 182.249,93        | 538.059,05          | 21.050.000        |
| Convoglio (Kg)     | 0,00              | 37.189,64         | 265.629,25        | 93.663,68         | 0,00              | 0,00              | 396.482,58          | 15.511.231        |
| <b>Totale (Kg)</b> | <b>116.296,16</b> | <b>157.557,67</b> | <b>513.788,85</b> | <b>371.920,73</b> | <b>332.966,53</b> | <b>534.109,88</b> | <b>2.026.639,82</b> | <b>79.286.406</b> |
| Reali da otto      | 4.549.750         | 6.163.987         | 20.100.499        | 14.550.320        | 13.026.350        | 20.895.500        | 79.286.406          |                   |

I dati presentati in queste pagine trovano riscontro in altre serie documentarie. Prendendo come riferimento la produzione dello scudo d'argento genovese, si osserva come la maggior parte delle coniazioni si concentra nei decenni compresi tra il 1660 e il 1689 ed è proprio in questo arco temporale che si registra l'afflusso più consistente di argento. Negli anni Novanta del Seicento, tuttavia, la produzione monetaria non è più in linea con gli arrivi<sup>63</sup>. Ciò potrebbe indicare che mercanti e banchieri genovesi ritenessero più conveniente destinare il proprio argento ai mercati esteri, dove verosimilmente riuscivano a spuntare prezzi più vantaggiosi.

Giulio Giacchero fa riferimento alle sacristie delle Compere di San Giorgio per confermare ancora una volta l'abbondanza di denaro presente a Genova nella seconda metà del Seicento. L'analisi di alcuni stati dei depositi, che coprono il periodo dal 1648 al 1692, conferma che «il denaro depositato divenne abbondante, ed anche dinamico [e induce] a supporre impieghi assai attivi negli affari mercantili e finanziari»<sup>64</sup>. Negli anni Sessanta le riserve di San Giorgio registrarono un sensibile

<sup>63</sup> In termini di argento fino, la zecca cittadina lavorò 46.964,74 kg tra il 1640 e il 1649, 43.431,34 kg nel decennio successivo, per poi registrare un forte aumento a 106.959,35 kg tra il 1660 e il 1669, seguito da 99.998,55 kg nel periodo 1670-1679 e 85.950,52 kg tra il 1680 e il 1689. Negli anni Novanta si osserva un calo, con 51.474,95 kg conati nel decennio 1690-1699. Complessivamente, nel periodo considerato furono prodotti scudi per un totale di 434.779,45 kg di argento, escludendo la produzione, peraltro modesta, dello Scudo del 1671. G. Pesce, G. Felloni, *Le monete cit.*, pp. 201-358; G. Giacchero, *Il Seicento cit.*, p. 474.

<sup>64</sup> Ibidem.

incremento – da mettere certamente in relazione con gli arrivi di argento dalla Spagna – che però cominciò a calare negli anni Settanta a causa, secondo Giacchero, della concomitante apertura nel 1675 del banco di moneta corrente che assorbì ingenti somme di denaro<sup>65</sup>.

### Prime indagini sui circuiti e i percorsi dell'argento

Genova, nel corso dell'Età Moderna, è stata una delle tappe del percorso globale che l'argento seguiva dalle Americhe all'Asia, passando per l'Europa e il Mediterraneo. Impostando l'analisi su un piano microanalitico, e basandosi in particolare su fonti private, si è tentato di ricostruire – senza alcuna pretesa di esaustività – i circuiti di ridistribuzione dell'argento, i *network* utilizzati dai banchieri genovesi seguendo anche i principali itinerari.

Particolarmente ricca di informazioni risulta la contabilità di Emanuele Brignole, uno dei patrizi più facoltosi del suo tempo, con investimenti in vari settori – dalla finanza al commercio, fino alle attività armatoriali – il cui nome è indissolubilmente legato alla costruzione dell'Albergo dei Poveri<sup>66</sup>. Brignole si dedicò al commercio dell'argento soprattutto nei primi anni della sua attività, nella seconda metà degli anni Quaranta del Seicento. Si trattava per lo più di operazioni di acquisto e invio di reali da otto, sia per proprio conto, sia per conto terzi. Gli esempi forniti dai suoi libri contabili permettono di ricostruire i meccanismi di queste operazioni e di individuare i principali nodi della sua rete finanziaria.

Tra i nodi principali c'è sicuramente Madrid, dove Brignole si avvaleva dei servizi di Andrea Picchenotti, figura di rilievo nella finanza spagnola durante il regno di Filippo IV<sup>67</sup>. Il suo compito era quello di gestire l'invio della moneta non solo verso Genova ma anche verso altre piazze, a seconda degli ordini ricevuti. Ad esempio, inviò alcune casse di reali da otto a Londra che, tra gli anni Trenta e Cinquanta del Seicento, fu una

<sup>65</sup> Nella tabella elaborata da Giacchero vengono prese in considerazione diverse tipologie di monete: scudi d'argento, scudi d'oro delle cinque stampe, pezzi da otto reali e cavallotti. È interessante osservare la crescita dei pezzi da otto reali tra il 1648 e il 1674 – quando si registra un picco di 741.000 esemplari – seguita da un calo nel decennio successivo. Lo scudo d'argento, invece, segue un andamento opposto: un picco nel 1667 (489.500 monete) e una crescita significativa negli anni Ottanta. Non è da escludere una correlazione tra queste due tendenze monetarie. Un'ulteriore dinamica degna di nota riguarda l'andamento dello scudo d'oro, la cui presenza risulta particolarmente marcata nei periodi di scarsità di argento, raggiungendo un massimo di 1.099.600 monete nel 1663. Ivi, p. 475.

<sup>66</sup> F. Ferrando, *Assistere, correggere, rieducare. I ricoveri per mendicanti a Genova, Bologna e Venezia (XVII-XVIII)*, Viella, Roma, 2023.

<sup>67</sup> C. Álvarez Nogal, *Los banqueros de Felipe IV y los metales preciosos americanos (1621-1665)*, Banco de España, Madrid, 1997, pp. 75-79.

delle principali destinazioni dell'argento spagnolo, anche attraverso la mediazione dei banchieri genovesi<sup>68</sup>. Nel luglio del 1646, Picchenotti inviò a Londra 60.000 reali da otto, suddivisi in tre cassette, attraverso Siviglia. Qui, un altro genovese, Nicolò Prato, si occupò di imbarcare le casse su tre navi; i reali da otto giunsero a Londra, passando per Dover, a Nicolò de Franchi che si occupò di venderli. Il ricavato fu poi rimesso a Gio Stefano Spinola ad Anversa tramite lettere di cambio<sup>69</sup>. Dalla vendita di queste monete il Brignole ottenne un ricavo di lire sterline 1.601,14,1, pari a lire genovesi 32.034 da cui, dedotto il prezzo d'acquisto dei reali da otto in Spagna, insieme ad alcune spese e provvigioni per Picchenotti, rimase un profitto netto di lire 1.270,16<sup>70</sup>.

Dall'analisi emerge con chiarezza come il *network* finanziario su cui faceva affidamento Brignole fosse interamente composto da conazionali. In Spagna, oltre ad Andrea Picchenotti, operavano infatti altri genovesi, come Nicolò Prato e Ottavio Gentile a Siviglia, Innocenzo Carrega a Cadice. A questi si aggiungevano Nicolò De Franchi a Londra e Gio. Stefano Spinola ad Anversa, completando una rete costruita interamente all'interno della diaspora commerciale genovese<sup>71</sup>.

Brignole poteva agire anche come intermediario: è il caso, ad esempio, dei 6.250 pezzi da otto reali giunti a Genova nell'ottobre del 1646 per conto di Baldassarre De Groot di Anversa. In questa circostanza, il banchiere genovese – dietro pagamento di una provvigione – si occupò di tutte le operazioni pratiche: fece sbarcare la moneta dalle navi, pagò i noli ai capitani, la rivendette a cambi favorevoli per conto del proprio corrispondente e, infine, gli rimise il ricavato tramite lettere di cambio. Ulteriori dettagli sulle modalità di queste operazioni si possono dedurre da altri esempi. Si prenda il caso dell'arrivo di 2.750 pezzi da otto reali inviati da Michel Perri da Sanlúcar, a bordo della nave San Carlo capitanata da Cesare Aronio. I reali da otto furono valutati 90 soldi ciascuno, per un totale di 12.375 lire genovesi. Al capitano furono consegnati 41,5 pezzi a titolo di nolo (pari all'1,5%) e altri 2 pezzi per la «barchetta per andarli a prendere a nave e farli portar a terra», per un totale complessivo di spese pari a 186,15 lire. Dedotte le spese, rimasero 2.697½ pezzi, che vennero cambiati sulla

<sup>68</sup> C. Marsilio, *Nel XVII secolo dei genovesi. La corrispondenza commerciale di Paolo Gerolamo Pallavicini nel triennio 1636-1638*, «Storia Economica», n. 8 (2005), pp. 111-115; C. Marsilio, *Which way to turn? The destinations of the Spanish silver (1621-1650): London, Lisbon, or Genoa*, «Annales Mercaturae», n. 28 (2015), pp. 29-30.

<sup>69</sup> La fonte specifica che la rimessa poteva avvenire su Anversa, Amsterdam o Rotterdam a seconda del cambio più favorevole.

<sup>70</sup> Afeb, Mastro n. 6, cc. 14, 135; Afeb, Mastro n. 6, c. 293.

<sup>71</sup> L. Lo Basso, *Diaspora e armamento marittimo nelle strategie economiche dei genovesi nella seconda metà del XVII secolo: una storia globale*, «Studi Storici», n. 1 (2015), pp. 137-155.

piazza a soldi 104,4 ciascuno. Il ricavato fu poi rimesso a De Groot sotto forma di una lettera di cambio di 1.577,28 scudi di marche. Per l'intermediazione, Brignole ricevette una provvigione dello 0,4% sull'intero carico di 2.750 pezzi, ossia 11 pezzi, equivalenti a lire 49,10. Anche se il conto non lo esplicita chiaramente, è evidente che il guadagno per il corrispondente anversano non derivasse solo dalla vendita dei reali da otto a Genova, ma anche dalla possibilità di speculare sui tassi di cambio tra la città ligure e la città fiamminga<sup>72</sup>.

L'arrivo di reali da otto a Genova non era legato soltanto al commercio di moneta, alle operazioni finanziarie o al rientro di capitali e interessi investiti in Spagna, ma anche a un florido commercio tra la Spagna e la Repubblica, in particolare di tessuti di seta prodotti a Genova. A titolo esemplificativo si può citare un conto intestato a Giovanni Battista e Sebastiano Mauriconi, corrispondenti di Brignole a Cadice, che si occuparono di vendere 130 pezze di calzette, 22 «vare» di raso nero, «vare» 16 tabili e 4.209 fresetti a vari prezzi per un totale di 25.687¼ reali da otto. Dedotte spese varie per 7.140¼ reali, il ricavato netto fu di 18.547 reali da otto, equivalenti a 10.433,16,3 lire genovesi. Il guadagno netto per Brignole fu di 2.125 pezzi da otto reali, inviati con la nave *Concordia* capitanata da Giacomo Passano, pari a lire 9.562,10<sup>73</sup>.

La seta, a Genova, alimentava un doppio flusso di argento: oltre a quello in entrata dalla Spagna a contropartita dei prodotti esportati, bisogna tener conto di quello diretto verso la Sicilia, dove si acquistava la materia prima, nella fiera di Messina<sup>74</sup>. Qualche esempio di questo

<sup>72</sup> Afeb, Mastro n. 6, c. 30.

<sup>73</sup> Afeb, Mastro n. 6, c. 140. Una parte consistente dei tessuti serici prodotti a Genova entrava nel circuito atlantico attraverso la Spagna, da dove venivano poi inoltrati verso le Americhe. Un caso è rappresentato dalla spedizione, nel 1687, di «robe di seta» inviate da Giovanni Stefano Ferretto ai mercanti Ginori e Priaroggia di Cadice, che le imbarcarono sulla flotta diretta in Nuova Spagna. Ascg, *Albergo dei Poveri*, 535, Mastro di Giovanni Stefano Ferretto, c. 196; Brp, *Archivio Caccini Del Vernaccia*, Sez. B, b. 93, lettere di Aurelio e Carlo Rezzonico ad Ugolino Del Vernaccia, 19-09-1665, 08-01-1667 e 17-12-1667; Brp, *Archivio Caccini Del Vernaccia*, Sez. B, b. 93, lettere di Aurelio e Carlo Rezzonico ad Ugolino Del Vernaccia, 26-09-1665 e 17-10-1665; P. Massa, *L'arte genovese della seta nella normativa del XV e XVI secolo*, «Atti della Società Ligure della Storia Patria», N.S., Vol. X. f. I (1970) e G. Sivori, *Il tramonto dell'industria serica genovese*, «Rivista Storica Italiana», Vol. 84, f. IV (1972), pp. 893-944. Molto spesso i panni di seta destinati alla Spagna venivano trasportati dal convoglio armato della Repubblica, a dimostrazione della grande importanza di questo traffico. Inoltre, la partenza del convoglio con i panni di seta da Genova era solitamente sincronizzata con l'arrivo a Cadice della flotta delle Indie carica d'argento. Asv, *Senato, Dispacci dei consoli, Genova*, 15, Lettera di Paris Tasca, 17-10-1671. Anche Asv, *Senato, Dispacci dei consoli, Genova*, 14, Lettera di Paris Tasca, 12-05-1667; G.C. Calcagno, *La navigazione convogliata* cit.

<sup>74</sup> C. Trasselli, *Ricerche sulla seta siciliana (sec. XIV-XVII)*, «Economia e Storia», n. 2 (1965), pp. 213-238; M. Aymard, *Commerce et production de la soie sicilienne aux XVIe-XVIIe siècles*, «Mélanges d'archéologie et d'histoire», vol. 77, f. 2 (1965),

movimento di denaro si può ricavare dalle lettere del console veneziano residente a Genova. Nell'agosto del 1664, ad esempio, Paris Tasca annotava che due galere genovesi erano partite per Messina «portando seco per conto de particolari da 350.000 pezzi reali da investirsi in tante sede in occasione di quella fiera», e che erano rientrate nel settembre successivo con oltre 600 balle di seta «per conto di questi particolari negocianti»<sup>75</sup>. E ancora: nel settembre del 1663 registrò l'arrivo di 360 balle a fronte di oltre 700 vendute durante la fiera, ciò significa che circa la metà fu acquistata da mercanti genovesi. Nel 1667 ne arrivarono 460 balle e altre 360 nel settembre del 1668<sup>76</sup>.

Per i banchieri genovesi, Messina e Palermo erano anche importanti piazze finanziarie. Tornando alla contabilità di Emanuele Brignole, si trovano alcuni conti relativi all'invio di moneta destinata alla vendita sui mercati locali. Un esempio significativo è costituito dai 6.000 pezzi da otto reali spediti, nell'aprile del 1646, ad Antonio e Angelo Maria Costa di Palermo. Il compito dei due mercanti siciliani era quello di vendere la moneta «con tutto il vantaggio possibile» per conto di Brignole, trattandosi di «moneta di ogni bontà e peso» e della «stampa vecchia di Siviglia»<sup>77</sup>. La vendita dei reali da otto fruttò 2114.13.14 onze che, al cambio di lire genovesi 14 per onza, corrispondevano a 29.605,10 lire<sup>78</sup>.

A prendere la via della Sicilia non erano soltanto i pezzi da otto reali, bensì anche gli scudi d'argento genovesi, una moneta che, nel corso del Seicento, divenne sempre più apprezzata nei mercati italiani per il suo valore intrinseco e sulla quale era possibile speculare<sup>79</sup>. Secondo una registrazione contabile di Emanuele Brignole, nell'aprile del 1645 furono inviate a Giovanni Geronimo e Giovanni Ambrogio

pp. 609-640; S. Laudani, *La Sicilia della seta. Economia, società e politica*, Meridiana, Catanzaro, 1996.

<sup>75</sup> Asv, *Senato, Dispacci dei consoli, Genova*, 13, Lettera di Paris Tasca, 02-08-1664; G.C. Calcagno, *La navigazione convogliata* cit., pp. 271-288; O. Baffico, *Contributo allo studio dei costi di trasporto: i noli della seta dal Mezzogiorno a Genova nel secolo XVI*, «Atti della Società Ligure della Storia Patria», N.S., vol. XIX, f. 1 (1979), pp. 123-146; L. Lo Basso, *Uomini da remo. Galee e galeotti del mediterraneo in età moderna*, Selene Edizioni, Milano, 2003, pp. 218-222.

<sup>76</sup> Asv, *Senato, Dispacci dei consoli, Genova*, 13, Lettera di Paris Tasca, 21-09-1663; Asv, *Senato, Dispacci dei consoli, Genova*, 14, Lettera di Paris Tasca, 10-09-1667 e 08-09-1668.

<sup>77</sup> Afeb, Copialettere n. 18, lettere di Emanuele Brignole ad Antonio ed Angelo Maria Costa (Palermo), 22-04-1646 e 28-04-1646.

<sup>78</sup> Afeb, Mastro n. 6, c. 136.

<sup>79</sup> Brp, *Archivio Caccini Del Vernaccia*, Sez. B, b. 91, lettera di Leonardo Pecchietti ad Ugolino del Vernaccia, 23-01-1655; G. Gianelli, *La riforma monetaria genovese del 1671-75 e l'apertura del banco di moneta corrente*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», N.S., vol. XLVI, f. II (2006), pp. 121-141.

Scribanis, mercanti attivi a Messina, quattro cassette contenenti 2.500 scudi ciascuna, per un totale di 10.000 scudi, valutati a lire 6.2 l'uno, pari complessivamente a 61.000 lire. La spedizione avvenne tramite la galea della Repubblica Santa Maria, capitanata da Giovanni Battista Giustiniani, per la quale Brignole pagò 475,11 lire di nolo, corrispondenti allo 0,75%, oltre ad altre spese accessorie per un totale di 29,11 lire. La partecipazione del banchiere genovese all'operazione era pari al 50%, corrispondente a 30.743,10,6 lire somma comprensiva anche delle spese. Una volta giunti a destinazione, gli scudi furono consegnati alla zecca di Messina e fusi per ricavarne l'argento: se ne ottennero 1.320 libbre e 10,15 once. Il metallo fu pagato 3 onze e 27 tari per libbra, per un totale di 5.151,14 onze, di cui la metà – 2.570,13 onze – spettava a Brignole. Considerando che l'onza, moneta d'oro, era valutata 12,16 lire genovesi, la registrazione contabile si chiude con un ricavo complessivo di 32.893,8,6 lire. Di questa somma, 2.149,18 lire rappresentavano il profitto netto del Brignole. A questo si aggiunse un'ulteriore opportunità di guadagno legata alla ricorsa sulle fiere di cambio. Gli Scribanis, infatti, dovevano rimettere al procuratore di Brignole 4.140,10 scudi di marche che, invece, furono dati a cambio sulle fiere per un anno agli stessi mercanti messinesi con l'interesse del 1,66% e una loro provvigione dello 0,33% per ogni fiera<sup>80</sup>.

Tuttavia, il principale mercato di riferimento per i banchieri genovesi era quello di Venezia che, nel corso del Seicento, si trovò impegnata in una lunga e dispendiosa guerra per la difesa di Candia, rendendo necessario reperire ingenti quantità di denaro. Il governo rispose a questa esigenza ricorrendo all'emissione di titoli di debito pubblico, a prestiti e all'acquisto di argento da destinare alla zecca<sup>81</sup>. Per i finanziari genovesi il mercato veneziano non rappresentava una novità: già alla fine del Cinquecento avevano iniziato a fornire argento alla Serenissima e dominavano da tempo i settori del cambio e delle assicurazioni marittime<sup>82</sup>. Tuttavia, stabilire con precisione la quantità di argento trasferita da Genova a Venezia è difficile, se non impossibile. Si possono fornire alcuni casi significativi, illustrando anche le modalità di trasporto, le tappe intermedie e i mediatori coinvolti nello spostamento del denaro tra le due piazze. L'argento giungeva in laguna essenzialmente attraverso due percorsi: uno lungo la pianura padana

<sup>80</sup> Afeb, Mastro n. 4, cc. 32, 33, 60.

<sup>81</sup> F. Fioriti, *Procure, fedi di vita e cartoline* cit., pp. 105-116; Id., *I Genovesi e Venezia: argento e finanza (1627-1669)*, tesi di dottorato, Milano, 2017/2018, pp. 88-157; G. Felloni, *Gli investimenti finanziari genovesi* cit., pp. 137-159.

<sup>82</sup> G. Doria, R. Savelli, «Cittadini di Governo» a Genova: ricchezza e potere tra Cinque e Seicento, in G. Doria, *Nobiltà e investimenti* cit., p. 59, nota 186; Ascg, *De Ferrari*, 175 (85), Mastro di Giovanni Francesco Marruffo.

e l'altro passando per Livorno, Firenze e Bologna. La documentazione è decisamente più abbondante per il secondo itinerario, mentre le tracce relative al percorso padano sono più scarse e frammentarie.

Il tragitto attraverso la Pianura Padana era pressoché obbligato. Le merci partivano da Genova, attraversavano l'Appennino lungo la valle Scrivia e giungevano a Serravalle. Da qui si poteva deviare verso occidente, in direzione di Novi Ligure, oppure proseguire verso nord, passando per Tortona e Voghera, fino a raggiungere Milano o Piacenza. Questo tracciato costituiva, «dopo quello fra Firenze e Bologna, l'altro dei due soli percorsi carrettabili esistenti per attraversare l'Appennino settentrionale e la parte nord di quello centrale»<sup>83</sup>. Per l'invio delle merci i mercanti si affidavano a ditte specializzate nei servizi di condotta che si avvalevano di mulattieri<sup>84</sup>. È probabile che la merce, una volta giunta in Val Padana, proseguisse il viaggio lungo la via fluviale che, partendo da Pavia, raggiungeva Chioggia e da lì Venezia – lo stesso percorso utilizzato e descritto anche da Gio. Vincenzo Imperiale nei suoi viaggi verso la Laguna<sup>85</sup>. Nel gennaio del 1633, invece, Giovanni Battista Serravalle si impegnò a condurre a Venezia 9 casse di reali da otto per conto di alcuni mercanti armeni seguendo, però, «la via di Parma», cioè lungo la strada che attraversava «li luoghi di Sestri di Levante, Chiavari e Rapallo», risalendo poi la Val di Taro oppure valicando il passo delle Centocroci<sup>86</sup>. Questo tracciato, che rappresentava un'alternativa alla via che transitava per la Lombardia, era d'altra parte ritenuto più sicuro e meno costoso rispetto ad altri itinerari nel commercio con Venezia<sup>87</sup>.

L'altra via – Livorno, Firenze, Bologna – risulta meglio documentata, con ogni probabilità perché più regolarmente percorsa. L'argento arrivava

<sup>83</sup> G. Redoano Coppedè, *Il sistema viario della Liguria nell'età moderna*, Bozzi, Genova, 1989, pp. 117-118.

<sup>84</sup> Afeb, Mastro n.8, c. 45; Asg, *Senato, Sala Senarega*, 109, 23-07-1654, «Mercanti di Banchi».

<sup>85</sup> G.V. Imperiale, *De' giornali di Gio. Vincenzo Imperiale dalla partenza dalla patria anno primo: al signor Agabito Centurione. (Con prefazione e note di Anton Giulio Barrili)*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», v.s., vol. XXIX (1898). L'utilizzo della via fluviale è attestato anche da alcuni documenti mantovani che riportano il sequestro, effettuato ad Ostiglia, di 27 casse di reali da otto destinate alla zecca di Venezia per conto di alcuni banchieri genovesi. Asmn, *Archivio Gonzaga*, 1556, lettera dei Rettori di Verona al Duca, 31-08-1625.

<sup>86</sup> Asge, *Notai Antichi*, 6175, Bartolomeo Borsotto, doc. 258, 18-01-1633, citato anche in F. Fioriti, *Una nazione levantina in una «economia in transizione». Prime indagini sui mercanti armeni a Genova nel XVII secolo*, in F. Ferrando, F. Fioriti, A. Zappia (a cura di), *Gli stranieri della Repubblica* cit., p. 160. Per il percorso Asg, *Senato, Sala Senarega*, 109, 25-08-1654; G. Redoano Coppedè, *Il sistema viario* cit., pp. 95-110.

<sup>87</sup> Adgg, *Archivio Durazzo, Copialettere in partenza*, 169, lettera ad Antonio e Andrea Flangini, 22-01-1650.

a Livorno via mare trasportato sia dal naviglio privato che dalle galee, in particolare quelle del Granduca di Toscana. I banchieri genovesi preferivano servirsi di quelle navi di piccolo cabotaggio che facevano la spola tra Genova e il porto labronico. Livorno, tuttavia, non era soltanto una tappa del percorso che conduceva l'argento verso Venezia, ma anche un mercato di smercio, grazie al suo ruolo centrale nei traffici con il Levante, che comportava una costante domanda di pezzi da otto reali, rendendo possibile ottenere vantaggiosi aggi sulla moneta<sup>88</sup>. Un esempio significativo è offerto dai 5.000 pezzi da otto inviati nell'aprile del 1654 da Giacomo Filippo Durazzo. Le monete, inviate dalla Spagna a Genova da Giovanni Battista Picchenotti, furono affidate a Gio. Filippo Scarpello, scrivano della galera Santa Maria dello Stuolo di Malta, con l'incarico di consegnarle a Fabio Orlandini, uno dei principali operatori sulla piazza livornese. I pezzi furono inizialmente valutati 4,12 lire genovesi ciascuno, per un totale di 23.000 lire. A Livorno, Orlandini riuscì a vendere 2.500 monete a 5,17,6 lire e le restanti 2.500 a 5,18,6 lire, con un incremento rispettivo del 27,83% e del 28,91% rispetto al valore legale. Durazzo incassò complessivamente 4.214,5 ducati, convertiti a un cambio di 5,12,2 lire per ducato, pari a 23.639 lire<sup>89</sup>. Dedotte le spese sostenute a Genova da Gregorio Varese (1,18 lire per le cassette, 2,8 lire per il ligaballe, 2 lire per il trasporto via camalli e barchetta alla galea, per un totale di 6,6 lire), il profitto netto fu di 632,14 lire. Una seconda operazione, condotta con la mediazione di Pietro Ludovico Gamberini, fruttò 687,14 lire. Ai due corrispondenti livornesi fu riconosciuta una provvigione dello 0,33% e il pagamento del nolo dell'1% da Genova a Livorno<sup>90</sup>. In alternativa, i pezzi da otto reali potevano essere impiegati come mezzo di pagamento per l'acquisto di merci – anche tramite baratto – o investiti in cambi marittimi su navi dirette nel Levante. Numerosi esempi di tali operazioni compaiono nella contabilità di Marcello Durazzo, che in poco più di un anno, tra il 7 gennaio 1665 e il 6 agosto 1666, inviò al suo corrispondente Domenico Nascio 32.349 pezzi da otto reali (pari a 155.275,4 lire genovesi), impiegati per lo più in cambi marittimi. Non mancano tuttavia anche esempi di acquisti di merci mediorientali – come cuoia di bufalo, cotone, e sete

<sup>88</sup> Nel febbraio del 1660, i Rezzonico scrivevano a Del Vernaccia che i pezzi da otto reali godevano di un aggio del 2,5% sulla piazza di Livorno. Brp, *Archivio Caccini Del Vernaccia*, Sez. B, b. 93, lettere di Aurelio e Carlo Rezzonico ad Ugolino Del Vernaccia, 07-02-1660. Per avere un'idea degli aggi realizzabili nella piazza di Livorno, si vedano Asf, *Marzi Medici Tempi Vettori Bargagli Petrucci*, 171, cc. 94, 196, 252, 291, 359, 407, 456, 488, 519 e Asf, *Marzi Medici Tempi Vettori Bargagli Petrucci*, 172, cc. 85, 174, 237, 293, 331, 374, 393, 419, 511, 567.

<sup>89</sup> Il riferimento è al ducato d'argento, con valore legale pari a sette lire.

<sup>90</sup> Adgg, *Archivio Durazzo, Registri d'azienda*, 510, cc. 399, 400, 403.

ardassine – successivamente rivendute a Genova o ad Amsterdam, dove operava Ottavio Tensini<sup>91</sup>.

L'argento destinato a Venezia veniva preso in carico dai corrispondenti dei banchieri genovesi al momento dello sbarco e spedito a Firenze tramite il Fosso dei Navicelli, passando per la dogana di Pisa, dove si effettuavano le verifiche e si procedeva all'eventuale pagamento dei dazi (l'argento, in quanto merce esente, non era soggetto a tassazione). Dopo il controllo, la merce veniva nuovamente imbarcata sul navicello e risaliva l'Arno fino a Porto di Mezzo ubicato a Signa, dove veniva sbarcata, sottoposta a un ulteriore controllo doganale e, infine, presa in consegna dall'agente incaricato dell'invio a Bologna<sup>92</sup>. Il tempo di percorrenza del tragitto tra Livorno e Bologna poteva variare dai 7 ai 10 giorni come testimonia il console genovese a Livorno «le merci che si mandano di qua a Bologna non s'inviano immediatamente per condotta ma si bene per Arno sino a Firenze [...] in quattro o sei giorni. Da Firenze a Bologna giungano in due giorni e mezzo o tre»<sup>93</sup>. Le fonti non offrono indicazioni molto dettagliate sul percorso che collegava Firenze a Bologna attraverso il passo della Futa. Per una ricostruzione di massima si può fare riferimento anche in questo caso alla testimonianza di Gio. Vincenzo Imperiale che, nel maggio del 1622, percorse a ritroso quella strada: partito da Bologna, giunse a Fiorenzuola, quindi a Scarperia e infine a Firenze<sup>94</sup>. Da Firenze l'argento poteva prendere anche la strada verso l'Italia centrale, seguendo l'itinerario che passava per Montevarchi, Arezzo e Città di Castello, per poi raggiungere Ancona. Poteva, inoltre, proseguire verso la Romagna meridionale, con destinazioni come Rimini e Ravenna, passando rispettivamente da Pontassieve e Forlì e da Borgo San Lorenzo e Faenza<sup>95</sup>.

<sup>91</sup> Adgg, *Archivio Durazzo, Registri d'azienda*, 510, cc. 144, 159, 250. Particolarmente attivo nell'invio di argento a Livorno era Stefano Pallavicini, che operava in collaborazione con la compagnia Tempi e Veneri. Asf, *Marzi Medici Tempi Vettori Bargagli Petrucci*, 171, cc. 93, 121, 155, 186, 191, 217, 242, 280, 312, 323, 368, 408.

<sup>92</sup> D.S. Greppi, *I trasporti nell'attività di una compagnia mercantile e bancaria fiorentina nella prima metà del XVII secolo*, in *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, Analisi, Bologna, 1986, p. 335; R. Pazzagli, *La circolazione delle merci nella Toscana moderna. Strade, vie d'acqua, porti e passi di barca nel bacino dell'Arno*, «Società e Storia», vol. 99 (2003), pp. 1-30; C. Errico, M. Montanelli, *Vie d'acqua. Navicellai, merci e passeggeri*, in G. Ciccone, C. Errico, A. Marchi, M. Montanelli (a cura di), *Vie d'acqua, vie di terra. La logistica d'altri tempi a Collesalveti*, Felici Editore, Pisa, 2006, pp. 215-239.

<sup>93</sup> Asg, *Archivio segreto*, 2676, Lettera di Gio. Domenico Gavi alla Repubblica, 10-09-1659.

<sup>94</sup> G.V. Imperiale, *De' giornali di Gio. Vincenzo Imperiale* cit., pp. 220-221.

<sup>95</sup> Per le strade di attraversamento dell'Appennino toscano si veda F. Braudel, *Civiltà e imperi* cit., vol. I, pp. 293-296.

L'argento poteva essere trasportato sia con i procacci, sia per mezzo di condotte organizzate. Nel settembre del 1654, i Tempi di Firenze ricevettero da Pietro Ludovico Gamberini di Livorno quattro casse di pezzi da otto reali, inviate tramite Samminiatielli di Pisa. Le casse furono poi inoltrate a Giacomo Retano a Venezia con la condotta di Alfonso Baldini, per conto di Agostino Airolò di Genova<sup>96</sup>. In altri casi, era il procaccio a occuparsi direttamente del trasporto delle monete, come avvenne per le 200 doppie d'Italia ricevute da Isepe Vita di Vita da Ferrara, o per i 2.100 ducati inviati a Venezia per conto di Carlo Cattalano di Bologna tramite il procaccio Gio. Batta Gonnelli<sup>97</sup>.

Anche a Bologna il metallo prezioso veniva preso in custodia da un corrispondente incaricato di trasmetterlo a Venezia<sup>98</sup>. Il ruolo svolto dalla città emiliana nella redistribuzione dell'argento è stato finora trascurato, nonostante fosse un centro manifatturiero di primo piano, specializzato nella produzione di tessuti di seta, un polo finanziario in grado di attrarre ingenti capitali e un nodo strategico delle vie che attraversavano la penisola da nord a sud e da est a ovest, caratteristiche che favorivano l'afflusso e la redistribuzione di metallo prezioso<sup>99</sup>.

In questo contesto si colloca l'attività di Pietro Antonio Davia, impegnato nell'acquisto di titoli di debito pubblico, nel credito – tra censi e cambi – e nel commercio dell'argento<sup>100</sup>. Un primo sguardo alla sua contabilità, ancora solo parziale, mostra due conti intestati a «Reali in monte»: si tratta di denaro depositato presso il Monte di Pietà di Bologna che, nel corso del Seicento, divenne un punto di riferimento per banchieri e mercanti, offrendo servizi di natura bancaria<sup>101</sup>. L'analisi dei due conti mostra che nel deposito intestato a Davia transitarono, tra il febbraio del 1646 e il febbraio del 1649, almeno 110.886¼ pezzi

<sup>96</sup> Asf, *Marzi Medici Tempi Vettori Bargagli Petrucci*, 164, c. 123.

<sup>97</sup> Asf, *Marzi Medici Tempi Vettori Bargagli Petrucci*, 164, cc. 145, 192.

<sup>98</sup> Tra i principali corrispondenti si ritrovano: Cattalano, Davia, Fantetti e Cattani, Locatelli.

<sup>99</sup> La sua importanza è confermata anche da una relazione della fine del Seicento, in cui si legge che «le due principali piazze di Italia in materia [di] negotij, Genova e Venetia, [sono] solite a somministrare a questa città il denaro che rende comodo il paese a potere con l'altre piazze circonvicine intrattenere il comercio e vicendevolmente con libertà di mandar attorno il contante». Asb, Assunteria dei Magistrati, Affari diversi, 87, 09-01-1685.

<sup>100</sup> M. Miretti, *I Davia. Profilo di una famiglia senatoria bolognese tra XVII e XIX secolo*, Le Monnier, Firenze, 2007, pp. 30-40; M. Carboni, *Il debito della città. Mercato del credito e società a Bologna fra Cinque e Seicento*, Il Mulino, Bologna, 1995.

<sup>101</sup> M. Carboni, *Il credito disciplinato. Il Monte di pietà di Bologna in età moderna*, Il Mulino, Bologna, 2014, pp. 40-41 e pp. 68-69; M. Fornasari, *Il "Thesoro" della città. Il Monte di Pietà e l'economia bolognese nei secoli XV e XVI*, Il Mulino, Bologna, 1993.

da otto reali per un valore di 575.515,8 lire bolognesi. Per il periodo che va dal 26 settembre 1647 al febbraio del 1649, Davia negoziò 58.752 pezzi da otto reali, pari a 348.615,1,5 lire bolognesi, realizzando un profitto di 3.146,1,10<sup>102</sup>.

I corrispondenti che inviarono argento a Davia da Genova erano Domenico Odescalchi, Giovanni Tommaso Romairone, Giovanni Battista Pozzo, Cesare Cernezzi, la compagnia Rezzonico e Correno, Francesco Maria Balbi. In alcuni casi i reali da otto venivano acquistati direttamente nelle fiere di cambio, come dimostrano le quattro cassette contenenti 12.400 pezzi da otto reali, vendute da Pietro Maria Gentile nella fiera di Santi del 1647, e le sette cassette cedute da Cesare Cernezzi nella fiera dell'Apparizione del 1648. Allo stesso modo è possibile rintracciare gli acquirenti veneziani: Giovanni Maria Correggio, Annibale Tasca, Giovanni e Andrea Fontana, Giovanni Gioacchino e Giorgio Endel, Giovanni Battista Mora. Ma oltre ai clienti veneziani, Davia inviava reali da otto anche ai Rieti di Ferrara e al Tescari di Ariano<sup>103</sup>. Più in generale, il network finanziario e commerciale di Davia si estendeva da Roma a Bolzano, da Lione a Venezia e l'Adriatico. I dati presentati in questa sede sono parziali, ma un'analisi più approfondita delle sue attività permetterebbe di fare ulteriore luce sul ruolo di Bologna come centro finanziario e di ridistribuzione dell'argento.

Per l'invio del metallo prezioso a Venezia si ricorreva principalmente al corriere, la cui funzione era quella di «[trasportare] lettere, spacci, groppi di contanti, fagotti et altre minucie delle quali sia capace le valligge de corrieri». In alternativa, si poteva fare affidamento sul «conduttore», che doveva «trasportare mercantie voluminose»<sup>104</sup>. Il tragitto da Bologna proseguiva verso Ferrara, raggiungibile sia via terra, sia attraverso il canale Navile. Da qui l'imbarcazione si immetteva nel Po all'altezza di Pontelagoscuro, toccando Francolino, altro punto di carico, e Corbola, che segnava il confine con la Repubblica di Venezia. Da lì si proseguiva per Loreo e poi lungo l'Adige, fino al «Canale delle Valli», che conduceva a Chioggia e infine in laguna<sup>105</sup>. In questa sede

<sup>102</sup> Afdb, *Giornali e mastri*, n. 48 (311), c. 120; Ivi, n. 51 (318), cc. 18, 354, 435.

<sup>103</sup> Ibidem.

<sup>104</sup> Asb, *Assunteria dei Magistrati, Affari diversi*, 100, s.d. ma riferibile agli anni Novanta del Seicento.

<sup>105</sup> G.V. Imperiale, *De' giornali di Gio. Vincenzo Imperiale* cit., pp. 261-265 e pp. 276-278. Nel 1631, Agostino Durazzo spese 71 ducati – pari a 284 lire genovesi – per inviare due casse di pezzi da otto reali ai Dell'Oste e Flangini di Venezia. Le spese erano così ripartite: 1,16 per i facchini, per lo scarico, per i ministri di zecca, per i saggi e il danno; ducati 16 per il trasporto da Livorno a Firenze effettuato dai Castelli; ducati 30 per le spese sostenute da Locatelli e Davia per il trasporto da Firenze a Corbola; ducati 3,8 da Corbola a Venezia e ducati 20 per estrazione.

si è scelto di non entrare nel dettaglio della vendita dell'argento a Venezia, tema che richiederebbe un'analisi a sé stante. Basti ricordare che le necessità della zecca, spesso in carenza di materia prima, il sostegno ai traffici con il Levante e con l'Europa centrale e le spese militari nei periodi di guerra richiedevano un costante e consistente afflusso di metallo prezioso<sup>106</sup>.

È opportuno, infine, fare un breve accenno all'argento inviato direttamente da Genova nel Levante, che rappresenta un circuito secondario, dato il limitato numero di contatti tra la città ligure e i porti ottomani, ma non per questo privo di interesse. Fin dagli anni Cinquanta del Seicento, l'Impero Ottomano fu invaso da una moneta minuta francese, il luigino, che riscosse grande successo presso i Turchi: da un lato per il suo aspetto estetico gradevole, dall'altro perché colmava il vuoto lasciato dalla progressiva scomparsa dell'*akçe*, la tradizionale moneta divisionaria ottomana<sup>107</sup>. Il luigino, al pari del pezzo da otto reali, divenne così la valuta prediletta nel commercio con il Levante. Per questo motivo molti mercanti, fiutando la possibilità di lauti guadagni, cominciarono a coniare questa moneta nelle zecche feudali appositamente prese in affitto, degradandone progressivamente l'intrinseco. Anche i Genovesi – forti delle capitolazioni ottenute dal Sultano nel 1665, grazie all'opera diplomatica della famiglia Durazzo – entrarono in questa operazione, definita, da Carlo Cipolla, «la truffa del secolo»<sup>108</sup>. Le fonti disponibili permettono di seguire più da vicino le attività dei Durazzo, che affittarono la zecca di Loano, feudo imperiale dei Doria nella Riviera di Ponente, per coniarvi luigini da destinare al mercato levantino o a Livorno, dove erano impiegati per l'acquisto di merci orientali, investiti in cambi marittimi o venduti come

Adgg, *Archivio Durazzo, Registri d'azienda*, 493, Libro giornale di Agostino Durazzo, 03-08-1631; J. Day, *Strade e vie di comunicazione*, in *Storia d'Italia*, Vol. 5, t. 1, Einaudi, Torino, 1973, pp. 89-120.

<sup>106</sup> U. Tucci, *Un mercante veneziano del Seicento* cit., pp. 31-107; F. Fioriti, *I Genovesi e Venezia* cit., pp. 146-157; I. Cecchini, *Silver for Hard Times. Supplying the Venetian Mint, c. 1620-1640*, «The Journal of European Economic History», vol. LIV, f. 1 (2025), pp. 213-240; L. Pezzolo, *Il fisco dei Veneziani. Finanza pubblica ed economia tra XV e XVII secolo*, Cierre Edizioni, Verona, 2003.

<sup>107</sup> S. Pamuk, *A monetary history of the Ottoman Empire*, Cambridge University Press, Cambridge, 2004, pp. 147-151; U. Tucci, *L'avventura orientale del tallero veneziano nel XVIII secolo*, in *La moneta nell'economia europea. Secoli XII-XVIII*, Le Monnier, Firenze, 1981, pp. 221-278.

<sup>108</sup> C. Cipolla, *Tre storie extravaganti*, Il Mulino, Bologna, pp. 49-62; O. Pastine, *Genova e l'Impero Ottomano nel secolo XVII*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», v.s., vol. LXXIII (1952); A. Ceccarelli, *Nostalgia d'Oriente. Genova, Roma e il Mediterraneo nel Cinque e Seicento*, Donzelli Editore, Roma, 2023; A. Zappia, *Il miraggio del Levante. Genova e gli ebrei nel Seicento*, Carocci editore, Roma, 2021.

vera e propria merce<sup>109</sup>. Dalla documentazione si ricava che, tra il 19 febbraio 1667 e l'11 settembre 1668, Marcello Durazzo inviò al suo agente a Loano, Giovanni Giacomo Aicardi, 1.100 kg di pezzi da otto reali (sia del tipo "colonne" sia "San Giorgio"), equivalenti a 995 kg di argento fino, per un valore di 174.380,7,4 lire genovesi<sup>110</sup>. Più in generale, secondo una relazione del 1670, nella zecca di Loano furono conati tra i 750.000 e gli 800.000 luigini, e il solo Aicardi, tra febbraio 1665 e marzo 1669, fornì alla zecca 12.416 kg di argento fino<sup>111</sup>. Tra il 1666 e il 1667, Marcello Durazzo inviò ai suoi corrispondenti livornesi, Domenico Nascio e Bartolomeo Forno, ben 1.461.287 luigini, pari a 483.807,2 lire, con un profitto netto di 23.972,3,18 lire<sup>112</sup>. In questa operazione i banchieri genovesi misero a frutto le proprie competenze finanziarie, si appoggiarono a Livorno (per la presenza di comunità armena ed ebraiche legate ai traffici levantini) e costruirono una rete interculturale che si estendeva trasversalmente il Mediterraneo, mostrando come la coniazione dei luigini a Loano non fosse un fenomeno locale, ma parte integrante dei circuiti internazionali di circolazione dell'argento tra Mediterraneo occidentale e Levante.

In conclusione, l'analisi dei flussi argentei tra Cadice e Genova nel secondo Seicento conferma la perdurante centralità di Genova, che la storiografia ha a lungo considerato esaurita con la crisi degli *asientos*. Più che di declino, si trattò di una riconfigurazione tecnica, istituzionale e logistica, nella quale l'adattamento ai nuovi vettori (i vascelli) e alle nuove rotte (Cadice, Saint-Malo, Londra) consentì alla piazza ligure di rimanere un nodo funzionale del sistema-mondo. Le fonti seriali analizzate mostrano la persistenza e la regolarità dei movimenti, la loro crescente articolazione internazionale e l'efficienza di dispositivi locali di registrazione e controllo. Lungi dall'essere marginale, Genova si inserì pienamente nella geografia fluttuante della circolazione monetaria europea, mantenendo un ruolo di mediazione finanziaria e di redistribuzione fisica del metallo. Braudel aveva colto, in forma embrionale, questa continuità strutturale: il presente lavoro ne conferma la portata e ne precisa i meccanismi.

<sup>109</sup> F. Fioriti, *Battista Durazzo a Smirne (1668-1669). Finanza, commercio e monete false*, tesi di laurea, Genova, 2013/2014; F. Fioriti, *Els genovesos del Llevant mediterrani al segle XVII. Entre el comerç i l'especulació monetària*, «Afers», Vol. 87 (2017), pp. 345-370.

<sup>110</sup> Adgg, *Archivio Durazzo, Registri d'azienda*, 523, c. 131.

<sup>111</sup> Sls, *Fondo Manoscritti*, 29, Antonio Merli, *Nuovi documenti e notizie sulle zecche dei principi D'Oria*, «Relazione circa la zecca di Loano», 13-01-1670; Adp, Scaff. 65, b. 50, *Zecche*, Fascicolo «Zecca di Loano».

<sup>112</sup> Adgg, *Archivio Durazzo, Registri d'azienda*, 523, cc. 123, 195, 240.