

Paolo Calcagno

*Attraverso la porta di Lisbona: i generi coloniali
volano del commercio luso-genovese tra XVII e XVIII secolo*

1. Una storiografia sedimentatasi negli ultimi decenni del secolo scorso – ormai da ritenersi superata – aveva descritto Genova come un porto decadente nel Mediterraneo dei secoli XVII e XVIII. Con le sue rielaborazioni statistiche, Edoardo Grendi aveva ravvisato una “coerenza recessiva” nel movimento portuale a partire dagli anni Trenta del Seicento (soltanto in parte mitigata da un leggero recupero nell’ultimo quarto del secolo)¹; mentre più apertamente Paola Massa aveva parlato per il Settecento di una “profonda decadenza economica della città”². Anche secondo Luigi Bulferetti e Claudio Costantini, che pure si erano ben documentati sull’attività del porto franco lungo il XVIII secolo, Genova e le sue Riviere in quel secolo avevano smarrito la loro vocazione marittima³. Invece uno storico “dilettante” come Giulio Giacchero non aveva ceduto alla tentazione di mettere a confronto i fasti della potenza coloniale tardo-medievale con la desolazione della Genova settecentesca⁴; ma l’assenza di un quadro teorico e interpretativo storiograficamente solido ne aveva compromesso l’autorevolezza. Il presente lavoro, sulla scia di altri studi che hanno riletto secondo nuove chiavi di lettura la storia della città e della sua élite mercantile⁵, intende soffermarsi su un altro aspetto della vita commerciale dello scalo genovese, finora trascurato e in grado di ribaltare i giudizi negativi cui abbiamo accennato: l’esistenza e il funzionamento di *network* capaci di porre in collegamento gli Oceani con il Mediterraneo, e di rimettere sul mercato i prodotti provenienti dalle colonie extra-europee, destinati a rivoluzionare i consumi dai vertici fino alle basi della società⁶.

¹ E. GRENDI, *Traffico e navi nel porto di Genova fra 1500 e 1700*, in IDEM, *La Repubblica aristocratica dei genovesi: politica, carità e commercio fra Cinque e Seicento*, Bologna 1987, pp. 345-349.

² P. MASSA, *Lineamenti di organizzazione economica in uno Stato pre-industriale: la Repubblica di Genova*, Genova 1995, p. 171.

³ L. BULFERETTI, C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria nell’età del Risorgimento*, Milano 1966.

⁴ G. GIACCHERO, *Economia e società del Settecento genovese*, Genova 1973.

⁵ Cfr. ad esempio L. LO BASSO, *Diaspora e armamento marittimo nelle strategie economiche dei genovesi nella seconda metà del XVII secolo: una storia globale*, in “Studi storici”, 56, 2015, pp. 137-156; da una prospettiva un po’ particolare, un analogo ripensamento del cliché tradizionale si può trovare in P. CALCAGNO, *Fraudes maritimes aux XVII^e et XVIII^e siècles: un voyage dans les sources génoises*, in “Cahiers de la Méditerranée”, 90, 2015, pp. 215-236.

⁶ Sull’argomento, il punto di partenza è senz’altro D. ROCHE, *Storia delle cose banali: la nascita del consumo in Occidente*, Roma 1999; ma si veda anche M. CARMAGNANI, *Le isole del lusso. Prodotti esotici, nuovi*

Tabacco e zucchero furono gli indiscussi protagonisti, nel nuovo sistema intercontinentale di scambi: agenti di transculturazione, elementi costitutivi di quel mondo globalizzato in cui le cose e le abitudini si spostano da una cultura all'altra diventando parte di quella di arrivo (e cambiandola profondamente)⁷, generarono grandi profitti per i mercanti mediterranei, stimolando la creazione di reti commerciali a lungo raggio. Il consumo di tabacco, a Genova, è documentato fin dai decenni a cavallo tra il XVI e il XVII secolo, ma è con il XVIII secolo che si generalizzò: “in oggi s'è talmente avanzato l'uso del tabacco sottile che vedesi comunemente praticato anco dalla più infima plebe”, ragionava il governo genovese alla fine della primavera 1720. La documentazione doganale – ampiamente utilizzata in questo lavoro – attesta una discreta presenza di tabacco sulle navi provenienti da Lisbona (il “tabacco brasiliano in corda” era una delle tipologie più diffuse in città); ma nel pieno Settecento le provenienze nordiche (Amsterdam, Dunkerque) presero il sopravvento, specie per quanto riguarda il tabacco “rapé”, destinato a diventare quello maggiormente consumato⁸. Attraverso la porta di Lisbona, invece, ad approdare nel Mediterraneo dalle piantagioni brasiliane era soprattutto lo zucchero, che a partire dai decenni finali del XVII secolo dilagò anche a Genova. Come si dirà meglio più avanti, già nel 1680 le navi più capienti in ingresso nel porto cittadino arrivavano dalla capitale del regno portoghese, cariche di zucchero per conto di alcuni dei principali negozianti locali. Questi traffici poggiavano su relazioni molto salde sull'asse Lisbona-Genova, che mettevano in collegamento l'Atlantico con i principali scali mediterranei, e che coinvolgevano anche operatori di altre piazze (nonché di altre confessioni religiose). In rapporto a quanto detto all'inizio a proposito della *vulgata* storiografica sull'economia marittima della Repubblica della piena età moderna, visto il rilievo quantitativo del tabacco e dello zucchero nel movimento portuale della Superba è plausibile affermare che questi prodotti non solo fecero da volano alle relazioni luso-genovesi, ma più in generale diedero una spinta decisiva alle attività commerciali e marittime, veri pilastri del sistema economico genovese ancora nel XVIII secolo.

Grazie alla forte produzione del Brasile (a cui si affiancò nel corso del Seicento quella delle Antille francesi e inglesi)⁹ lo zucchero – sul quale concentreremo

consumi e cultura economica europea, 1650-1800, Torino 2010, e da ultimo F. TRENTMANN, *L'impero delle cose. Come siamo diventati consumatori. Dal XV al XXI secolo*, Torino 2017.

⁷ T. BROOK, *Il cappello di Vermeer. Il Seicento e la nascita del mondo globalizzato*, Torino 2015, p. 135. «Merci globali», le ha definite Sebastian Conrad: *Storia globale*, Roma 2015, pp. 134-136. Si veda anche B.W. HIGMAN, *The Sugar Revolution*, in “The Economic History Review”, 53, 2000, n. 2, pp. 213-236.

⁸ P. CALCAGNO, L’*“Impresa generale del tabacco”*. *Come Genova provò a sfruttare a fini fiscali uno dei massimi processi di mondializzazione degli scambi tra XVII e XVIII secolo*, in “Nuova rivista storica”, CI, 2017, pp. 457-488; L. LO BASSO, *«La porte d'Italie». Marchandises coloniales et transculturation dans le port de Gênes au XVIII^e siècle: l'exemple du tabac*, in *Circulation, métissage et culture matérielle (XVI^e-XX^e siècles)*, a c. di M. FIGEAC, C. BOUNEAU, Parigi 2017, pp. 145-160. Si segnala l'uscita del volume di S. LEVATI, *Storia del tabacco nell'Italia moderna*, Roma 2017.

⁹ M. CARMAGNANI, *Le isole del lusso*, cit., pp. 153-169. La redditività dello zucchero delle colonie di Francia e Inghilterra dipendeva dall'adozione di nuove tecniche di coltivazione, dalla riduzione dei noli e dei premi delle assicurazioni marittime. Francesi e inglesi (e ovviamente olandesi) rifornivano in primo luogo il Nord Europa, dove le importazioni di zucchero aumentarono di dieci volte nel corso del XVIII secolo, ma naturalmente le loro navi ne portavano anche nel Mediterraneo. Sulla piazza di

l'attenzione in questo contributo – fu il primo genere a trasformarsi da bene di lusso in sostanza comune, e per certi versi in una “necessità fondamentale”¹⁰. In realtà l'origine della pianta era bengalese¹¹, e prima che gli europei impiantassero monoculture nel continente americano – scrivendo “un capitolo fondamentale della storia politica, economica e sociale”¹² – lo zucchero passò prima per l'Europa mediterranea attraverso gli arabi, e poi per le isole atlantiche di Madera, delle Azorre, delle Canarie, di São Tomé attraverso quei portoghesi che ne avrebbero per l'appunto determinato il grande *boom* della prima età moderna¹³.

Pertanto, Lisbona per i consumatori europei fu la porta dello zucchero fin dal XV secolo, quando si istituzionalizzò la rotta che univa quel porto alle coste occidentali dell'Africa e alle produttive isole dell'Atlantico; ma si aprì completamente alle città del Vecchio Continente nell'ultimo quarto del Cinquecento, quando si ebbe il primo grande sviluppo delle piantagioni brasiliane – con una produzione che decuplicò in pochi anni, e che superava di venti volte quella fissata un secolo prima dal governo portoghese per le anzidette isole¹⁴. Poi, tra 1650 e 1710, un nuovo grande balzo in avanti: da 4.000/5.000 a 25.000 tonnellate annue; e nel corso della prima metà del XVIII secolo un'altra quadruplicazione. Sarà proprio questa la fase della nostra osservazione: quella tra la “crescita straordinaria” seicentesca e l’“universalizzazione del suo consumo” nel corso del Settecento, che fa dello zucchero, come ha scritto Daniel Roche, “l'aliment totem des Lumières”¹⁵. Un incremento spettacolare legato anche al cambio della destinazione d'uso di questo genere, da prodotto di farmacia a derrata alimentare capace di sostituire gli altri dolcificanti¹⁶. Una “spezia araba” – per dirla ancora con Massimo Montanari – che entrò tardi in cucina, tra la fine del Medioevo e l'inizio dell'età moderna¹⁷,

Lisbona, a smistare zucchero verso i mari del Nord vi erano anche gli «amburghesi»: in una lettera del console veneziano dell'8 maggio 1722 leggiamo che “li zuccheri qui godono tuttavia l'esenzione de dritti fora del Regno, per il che li amburghesi continuano far grosse spedizioni” (ARCHIVIO DI STATO DI VENEZIA (ASV), *Cinque savii alla mercanzia*, prima serie, 694). Sulla “guerre du sucre” tra i portoghesi e i “nordici” vedi F. CROUZET, *La guerre économique franco-anglaise au XVIII^e siècle*, Parigi 2008.

¹⁰ S.W. MINTZ, *Storia dello zucchero. Tra politica e cultura*, Torino 1990, p. XXIV.

¹¹ Fernand Braudel ricorda che la canna era originaria della costa tra il delta del Gange e l'Assam (*Civiltà materiale, economia e capitalismo [secoli XV-XVIII]. Le strutture del quotidiano*, Torino 1982, p. 199).

¹² M. MONTANARI, *La fame e l'abbondanza. Storia dell'alimentazione in Europa*, Roma-Bari 2012, p. 150.

¹³ Prima ancora che in Europa, la canna era stata importata in Cina, dove venne acclimata fin dall'VIII secolo: ancora nel XVII secolo, gli olandesi della VOC compravano zucchero della zona del Kuang Tung, vicino Canton (F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo*, cit., p. 199).

¹⁴ C. FURTADO, *La formazione economica del Brasile. Un modello di storia economica*, Torino 1970, p. 73; ma si veda anche la chiara sintesi, più recente, di F. MORELLI, *Il mondo atlantico. Una storia senza confini (secoli XV-XIX)*, Roma 2013, pp. 82-92.

¹⁵ M. CARMAGNANI, *Le isole del lusso*, cit., pp. 157-158. L'aumento della produzione dello zucchero brasiliano fu mediamente del 2,4% annuo nei due secoli compresi tra il 1580 e il 1780 (M. FUSARO, *Reti commerciali e traffici globali in età moderna*, Roma-Bari 2008, p. 64).

¹⁶ G. REBORA, *La civiltà della forchetta. Storie di cibi e di cucina*, Roma-Bari 1998, p. 127. Nel X secolo lo zucchero compariva nella farmacopea della Scuola salernitana.

¹⁷ M. MONTANARI, *La fame e l'abbondanza*, cit., pp. 149-150. Nel 1572 il cartografo Abramo Ortelio osservava che «lo zucchero un tempo era reperibile solo nelle botteghe dei farmacisti, che lo tenevano per i malati, [mentre] oggi lo si divora per ghiottoneria. Ciò che un tempo serviva da medicina, serve oggi da cibo».

candidandosi successivamente a diventare uno dei principali simboli della globalizzazione economica, complemento irrinunciabile degli altri prodotti esotici che genereranno la nuova cultura alimentare europea: tè, caffè, cioccolata.

2. Nel corso del XVII secolo, la riconfigurazione del Brasile all'interno del sistema imperiale portoghese ebbe delle ricadute sul ruolo di Lisbona, definendone la fisionomia di centro di raccolta e di smistamento dello zucchero in Europa¹⁸. Il maggiore produttore mondiale visse infatti una storia travagliata, nell'intermezzo asburgico della Corona portoghese e durante la cosiddetta *Restauração*: gli attacchi olandesi, che portarono alla perdita momentanea di Pernambuco (1630-1654) e all'occupazione di Luanda in Angola (la base principale del commercio degli schiavi che sorreggeva l'economia di piantagione), penalizzarono il porto lusitano¹⁹. Ma a partire dalla seconda metà del secolo fu proprio la grande colonia americana a riequilibrare la bilancia commerciale portoghese danneggiata dalla riduzione dei traffici con l'Asia, e a guadagnarsi in questo modo un'importanza sempre maggiore nell'economia atlantica in generale²⁰. Certamente la scoperta delle miniere d'oro e di diamanti costituì un avvenimento importante ai fini dell'inserimento del Brasile nei circuiti di scambio mondiali; ma se l'impero dei Braganza si presentava ancora nel XVIII secolo come "un sistema economico in grado di offrire buone opportunità di guadagno"²¹, ciò si doveva alla fortissima disponibilità dello zucchero delle piantagioni (e degli schiavi per coltivarle).

Il nuovo orientamento dei portoghesi verso Occidente si manifestò concretamente nel 1649, quando fu costituita la *Companhia Geral do Comércio do Brasil*²², con l'obiettivo di fornire aiuto militare alle navi che da Lisbona partivano verso le coste di Rio, Bahia e Pernambuco. Sorta sotto forma di società anonima per azioni cui potevano accedere sia i sudditi della Corona sia gli stranieri (con una partecipazione minima di 20 *crúzados*), attirò subito l'attenzione della qualificata "nazione" genovese residente nella capitale lusitana. Come vedremo dettagliatamente più avanti, una compagnia di soci originari di Genova partecipò alle attività della *Companhia* fin dalla sua fondazione; ma l'interesse dei genovesi per lo zucchero risaliva per la verità al

¹⁸ Come ha segnalato recentemente Daniel Strum, molto zucchero brasiliano di contrabbando raggiungeva però anche Amsterdam senza toccare i porti portoghesi (*O comércio do açúcar. Brasil, Portugal e Países Baixos [1595-1630]*, Rio de Janeiro 2012).

¹⁹ N. ALESSANDRINI, A. VIOLA, *Genovesi e fiorentini in Portogallo: reti commerciali e strategie politico-diplomatiche (1650-1700)*, in "Mediterranea. Ricerche storiche", 28, 2013, p. 300 (con bibliografia in nota). Come sottolineano le due autrici di questo saggio, quello che va dal 1668 ai primi anni del XVIII secolo rappresentò un periodo complesso della storia portoghese, durante il quale le difficoltà interne dovute alla recente indipendenza dalla Spagna e i conflitti esterni combattuti nei territori extraeuropei resero difficile la normalizzazione del nuovo regime dei Braganza (cfr. anche C.A. HANSON, *Economy and Society in Baroque Portugal: 1668-1703*, Minneapolis 1981).

²⁰ F. MAURO, *Le Portugal et l'Atlantique au XVII^e siècle (1570-1670). Étude économique*, Parigi 1960; da ultimo, *Portuguese Oceanic Expansion (1400-1800)*, a c. di F. BETHENCOURT, D. CURTO, New York 2007. Federica Morelli ha affermato che «a partire dalla metà del Seicento il Brasile divenne il centro degli interessi portoghesi», vero «nucleo strategico dell'impero lusitano» (*Il mondo atlantico*, cit., p. 86).

²¹ N. ALESSANDRINI, A. VIOLA, *Genovesi e fiorentini in Portogallo*, cit., pp. 317-318.

²² Lo studio più importante su questa compagnia è quello di L. FREIRE COSTA, *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1683)*, Lisbona 2002.

Medioevo (quando ancora la produzione americana non era stata avviata): la storia degli insediamenti europei nelle Canarie fu dominata dagli abitanti della Superba, e a Madera essi continuarono ad operare anche quando divenne portoghese attraverso le naturalizzazioni²³. In seguito, la materializzazione del “grande affare” brasiliano non passò sottotraccia: “la presenza genovese a Lisbona assu[n]se una particolare forza nella sua espansione atlantica, principalmente legata alla produzione e al commercio dello zucchero”²⁴. La scelta degli operatori della città ligure fu precisa: mantenersi ai margini del grande commercio che passava dal Capo di Buona Speranza, concentrandosi invece su uno dei maggiori affari della nuova economia globale; d'altronde, uno dei grandi progetti del ceto di governo patrizio, a metà del XVII secolo, quello della *Compagnia marittima di San Giorgio*, mirerà proprio a inserirsi nella rotta verso il Brasile²⁵.

Dai tempi di Emanuele Pessagno²⁶, a Lisbona era insediata una cospicua colonia genovese dalle spiccate doti marinesche. Con l'inizio dell'età moderna, il ruolo dei suoi membri si fece via via più decisivo: come già da tempo facevano in Spagna, essi si misero a prestare denaro ai reali e ad acquisire titoli di debito pubblico della Corona portoghese (*i tenças*); al tempo stesso, li si trovava a gestire banchi di cambio e ad amministrare le dogane²⁷. Era una presenza stabile, visto che partecipavano attivamente alla vita delle confraternite della chiesa “italiana” di Nostra Signora di Loreto²⁸ e si sposavano con donne del luogo – instaurando alle volte rapporti molto stretti con la corte, fino a diventare *fidalgos* della Casa Reale e commendatori dell'Ordine di Cristo²⁹.

Quella dei genovesi era la colonia italiana più importante, all'interno del tessuto socio-economico di Lisbona, e si rafforzò ulteriormente nel corso della “monarchia duale” (cioè dell'incorporazione del Portogallo nei domini degli Asburgo di Spagna)³⁰, fino a imporre la propria supremazia sui milanesi e sui fiorentini, i quali avevano partecipato dall'inizio e con successo al nuovo commercio di lungo corso con le Indie orientali³¹. In particolare, nel “secolo delle compagnie” (il XVII), i mercanti

²³ G. REBORA, *La civiltà della forchetta*, cit., pp. 125-126. Nel XV secolo un ramo della famiglia Lomellini si trasferì nell'isola di Madera, arricchendosi considerevolmente (N. ALESSANDRINI, *La presenza genovese a Lisbona negli anni dell'unione delle Corone [1580-1640]*, in *Genova y la Monarquía Hispánica [1528-1713]*, a c. di M. HERRERO SÁNCHEZ, Y. ROCÍO BEN YESSEF GARFÍA, C. BITOSI, D. PUNCUH, Genova 2011, p. 75).

²⁴ Ancora N. ALESSANDRINI, *La presenza genovese a Lisbona negli anni dell'unione delle Corone*, cit., p. 75.

²⁵ LO BASSO, *Diaspora e armamento marittimo*, cit., pp. 141-142.

²⁶ Esempio precoce di navigatore globale, capace di spingersi a bordo delle sue galee fino al Mar Nero da una parte e all'Inghilterra dall'altra, all'inizio del XIV secolo venne insignito dal re Dionigi di Portogallo del titolo di ammiraglio del mare.

²⁷ N. ALESSANDRINI, *La presenza genovese a Lisbona negli anni dell'unione delle Corone*, cit., *passim*.

²⁸ Sarà proprio un genovese, Antonio Maria Ferrari, a donare 6.200 lire per la ricostruzione della chiesa dopo l'incendio del marzo 1651.

²⁹ È il caso di Antonio Maria Conti Ventimiglia, il quale ebbe in sposa Antonia de Miranda.

³⁰ N. ALESSANDRINI, *Vida, história e negócios dos mercadores italianos no Portugal dos Filipes*, in *Portugal na Monarquia Hispánica. Dinâmicas de integração e conflito*, a c. di P. CARDIM, L. FREIRE COSTA, M. SOARES DA CUNHA, Lisbona 2013, pp. 107-134.

³¹ N. ALESSANDRINI, A. VIOLA, *Genovesi e fiorentini in Portogallo*, cit., p. 307.

della Superba misero in atto progetti ambiziosi, sull'asse Portogallo-Liguria: all'inizio degli anni Quaranta i fratelli Bartolomeo e Giovanni Battista Laviosa, insieme al citato Antonio Maria Conti Ventimiglia, inviavano zucchero e spezie verso Genova al loro agente comune Pelegro Peretti³²; e a far parte della *Companhia Geral do Comércio do Brasil* con un investimento di 3.000 *crúzados* da 400 *reis* entrò da subito la società, tutta genovese, composta Gio. Gerolamo Gheresi, Nicolò Micone e Francesco Andrea Carrega³³. Per garantire la regolarità dei viaggi verso il Brasile, i genovesi fornirono anche navi alla *Companhia* lusitana, che a statuto aveva previsto l'armamento di 36 navi di grossa portata, e l'organizzazione di due convogli annuali di 18 navi ciascuno, ma che alla prova dei fatti patì una cronica sottocapitalizzazione³⁴: nel 1651 due navi genovesi parteciparono alla spedizione della “frota do açúcar”; nell'ottobre 1654 entrarono in porto a Lisbona quattro galeoni noleggiati da Stefano Pallavicino³⁵; e nel 1669, a Cesare Gheresi fu concesso di mandare in qualunque porto del Brasile la sua nave *Bom Jesus e S. Antonio* con il capitano Antonio Vaz Quaresma e farla ritornare “fora do corpo da frota e Armada do comboj ao tempo que lhe bem estiver com a carga de assucares e mais fazenda que lhe parecer”.

3. Proprio i nomi delle navi e dei loro capitani, nonché quelli dei mercanti che ricevettero la merce a Genova, permettono di ricostruire almeno in parte la fitta rete di contatti, taluni a base familiare, che tenevano in piedi uno dei principali traffici mondiali dell'epoca. Gli studi di Nunziatella Alessandrini hanno mostrato che dopo la sospensione della compagnia Gheresi-Micone-Carrega, nel 1665 se ne formò un'altra in cui Gio. Gerolamo Gheresi venne sostituito dai fratelli Cesare e Gio. Tomaso Gheresi, i quali si servivano – tra le altre – della nave *Nostra Signora di Loreto* (non a caso lo stesso nome della chiesa degli italiani a Lisbona), comandata da Gio. Agostino Germano³⁶. Dalle indagini condotte sul libro mastro della famiglia Carrega risulta che nel 1680 a Genova vennero fatte arrivare partite di zucchero da Lisbona attraverso la nuova società (di cui faceva ancora parte Nicolò Carrega) e che a trasportare la merce era stata proprio la *Nostra Signora di Loreto* del Germano³⁷.

³² N. ALESSANDRINI, *La presenza genovese a Lisbona negli anni dell'unione delle Corone*, cit., p. 92.

³³ Vedi in particolare IDEM, *Reti commerciali genovesi a Lisbona nel secolo XVII: elementi di commercio globale*, in “Storia economica”, XVIII, 2015, n. 2, pp. 275-298. Nicolò Micone presentò un'istanza alla Corona perché gli italiani che erano entrati a far parte della *Companhia* godessero degli stessi privilegi degli operatori portoghesi, e in particolare perché gli agenti della compagnia Gheresi-Micone-Carrega potessero restare in Brasile fintantoché le merci là inviate fossero state interamente vendute.

³⁴ N. ALESSANDRINI, A. VIOLA, *Genovesi e fiorentini in Portogallo*, cit., p. 305.

³⁵ L. FREIRE COSTA, *Genoveses nas rotas do açúcar: a intromissão em exclusivos colonias portuguesas (c. 1650)*, in *Genova y la Monarquía Hispánica*, cit., pp. 915-932.

³⁶ N. ALESSANDRINI, *Reti commerciali genovesi a Lisbona nel secolo XVII*, cit., p. 283; N. ALESSANDRINI, A. VIOLA, *Genovesi e fiorentini in Portogallo*, cit., p. 306.

³⁷ ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA (ASG), *Manoscritti*, Famiglia Carrega, 884. Ad inviare lo zucchero da Lisbona (5 casse “di più qualità” pagate lire 2.780) furono per la precisione Cesare e Gio. Tomaso Gheresi. La *Nostra Signora di Loreto* era solita trasportare merce anche al ritorno, dal porto di Genova alla capitale lusitana: nel 1665 e nel 1676 sono documentati due viaggi con calze di seta da uomo, calze di seta da donna, corallo, balle di seta grezza e altro ancora (N. ALESSANDRINI, *Reti commerciali genovesi a Lisbona nel secolo XVII*, cit., pp. 287-288). Quanto a Gio. Agostino Germano, un

Una nave capace di coprire l'intera rotta di questo commercio tra Atlantico e Mediterraneo, se nel 1670 Cesare Gherzi ricevette per essa la stessa autorizzazione ottenuta un anno prima per la *Bom Jesus e S. Antonio*³⁸.

Se un Germano comandava una delle navi dello zucchero di fine XVII secolo, dei Germano spesso ne erano acquirenti nel porto della Superba, a configurare non solo delle convergenze societarie di carattere familiare tra Lisbona e Genova, ma pure delle polifunzionalità all'interno di famiglie mercantili che si occupavano alternativamente di armamento, trasporti, commercio. Dal registro della *venuta magna* di Occidente, risulta che nel 1680 la nave con il carico più consistente fu quella di Anton Maffei proveniente da Lisbona³⁹, e tra i compratori dello zucchero che trasportava figurano Gio. Antonio e Felice Germano, a cui andarono 24 casse. Ma la lunga lista dei mercanti che a Genova aspettavano l'arrivo della nave ci fornisce altre indicazioni importanti, ai fini della ricostruzione dei *network* che gestivano questi traffici: 5 casse vennero comprate da Gio. Enrico e Francesco Maria Carrega; 2 casse vennero registrate in conto di una società Micone e Olivieri⁴⁰; e quantitativi di tutto rispetto (rispettivamente 11 e 36 casse) furono acquistate da due membri della famiglia Cambiaso – Sebastiano e Gio. Maria – la quale qualche decennio più avanti sarà indicata dal console genovese a Lisbona come una delle “quattro o cinque case” dei “principali della nazione”⁴¹. Due altre corrispondenze di questo tipo, tra opera-

coevo di primo piano quale Carlo Targa, autore di un importante trattato sulla contrattualistica marittima, lo tratteggiava come il paradigma del perfetto capitano, “nostro nazionale, non mai abbastanza lodato” (cfr. L. LO BASSO, *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Roma 2016, pp. 69-70).

³⁸ Si veda: N. ALESSANDRINI, *Consoli genovesi a Lisbona (1650-1700 ca.)*, in *Los cónsules de extranjeros en la Edad Moderna y a principio de la Edad Contemporánea*, a c. di M. HERRERO-SÁNCHEZ, M. AGLIETTI, Madrid 2013, pp. 201-211.

³⁹ ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 38, 1389. Le importazioni, all'interno dei registri doganali del porto di Genova, si differenziano per *venuta Occidente* e *venuta Oriente* e per *venuta magna* (imbarcazioni di grande tonnellaggio) e *venuta parva* (imbarcazioni di piccolo cabotaggio). I registri sono conservati nel fondo del Banco di San Giorgio, l'ente che a Genova e nel territorio della Repubblica riscuoteva i dazi sui traffici commerciali. Su questa istituzione sui generis all'interno del panorama istituzionale genovese, vedi G. FELLONI, *'A profile of Genoa's "Casa di San Giorgio", a turning point in the history of credit*, in “Rivista di storia economica”, 23, 2010, pp. 335-346; da ultimo, una lettura originale del Banco come un antecedente medievale delle *corporations* dell'età moderna è contenuta in C. TAVIANI, *La Casa de San Giorgio de Génova y las orígenes de las corporations europeas en la edad moderna*, in *Répubblica y republicanismo en la Europa moderna (siglos XVI-XVIII)*, a c. di M. HERRERO-SÁNCHEZ, Madrid 2017, pp. 507-527.

⁴⁰ Degli “Eredi Miconi” sono registrati anche in un altro elenco, quello dei mercanti che riesportarono lo zucchero arrivato a Genova a bordo di una nave il 2 maggio 1712 (ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 37, 2715; ma vedi anche più avanti). Nunziatella Alessandrini sostiene che Nicolò Micone, da Lisbona, corrispondesse a Genova con il fratello Bartolomeo e i nipoti Gio. Batta e Nicolò; mentre il socio di Francesco Maria Carrega a Genova era un Tomaso (forse il titolare del libro mastro che abbiamo consultato per questo studio): in effetti Gio. Batta Micone si ritrova tra i mercanti che depositarono zucchero nel “rastello della seta” (“con beneficio del porto franco”) nel 1675 (ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 38, 2).

⁴¹ ASG, *Archivio segreto*, Lisbona, lettere consoli, 2659. Lettera del 28 maggio 1737. Altri membri della famiglia (“Gio Andrea Cambiaso e figli”) vennero richiamati dalla Casa di San Giorgio in quanto proprietari di tre casse di zucchero che nel 1727 avevano “superato il termine del periodo stabilito dal regolamento in vigore per beneficiare del porto franco” (ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 37, 52). Stesso discorso vale per i Mongiardino: “Lazaro Mongiardino e figli” erano particolarmente attivi

tori presenti a Lisbona e acquirenti a Genova, riguardano i Ravara e i Castro. La prima famiglia replicava lo schema organizzativo dei Germano: dalla documentazione dell'archivio della "chiesa degli italiani" sappiamo che un Pietro Francesco Ravara arrivò nel 1669 a Lisbona e sposò la figlia del medico del re⁴²; mentre se ci spostiamo a Genova troviamo Carlo Giuseppe Ravara tra i mercanti che comprano zucchero dalla nave di capitano Maffei nel 1680 (4 casse), e soprattutto possiamo rintracciare una nave di capitano Bartolomeo Ravara in ingresso in porto il 2 maggio 1712, proveniente da Lisbona e carica – come sempre accadeva, tra XVII e XVIII – di zucchero⁴³. Quanto ai secondi, se alla metà degli anni Settanta del XVII secolo provveditore della chiesa di Nostra Signora di Loreto era Gio. Tomaso de Castro, genovese⁴⁴, a Genova altri Castro risultano aver ricevuto zucchero sia nel 1680 (Gio. Andrea e Gio. Batta, ben 53 casse), sia nel 1712 (Nicolò Maria, il quale riesportò la merce verso Napoli e Ancona)⁴⁵.

Gheri, Micone, Carrega, Germano, Cambiaso, Mongiardino, Ravara, Castro⁴⁶. Incrociando informazioni a disposizione sull'attività dei genovesi sulle due piazze è possibile individuare alcuni esempi di "società familiari", accomunate dal territorio di origine inteso come comunità di appartenenza, e per le quali i legami di sangue costituivano una risorsa preziosa per la conduzione degli affari e la circolazione di informazioni, esperienze, *know-how*⁴⁷. D'altra parte, la documentazione doganale dell'Archivio di Stato di Genova svela i nomi di altre famiglie di mercanti coinvolte in maniera sistematica nel commercio dello zucchero. Nel 1680, Nicolò Canepa si ritrova una prima volta nel libro mastro Carrega per aver venduto zucchero per un valore di 85:10 lire da riesportare verso Piacenza⁴⁸, e successivamente a chiedere uno sconto doganale alla Casa di San Giorgio per tre casse che erano giunte a bordo della nave *Città olandese* e che avevano subito un'avaria durante il viaggio ("resta-

a Lisbona negli anni Trenta del Settecento, ma già nel marzo 1708 un Nicolò Mongiardino comprò nel porto ligure zucchero scaricato dalle navi *Castagna* e *Città di Genova* (ASG, *Archivio segreto*, Lisbona, lettere consoli, 2659; *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 37, 2715; *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 38, 401/5).

⁴² N. ALESSANDRINI, *Reti commerciali genovesi a Lisbona nel secolo XVII*, cit., p. 284.

⁴³ ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 38, 1389; *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 37, 2715. Un Gio. Batta Ravara è indicato tra i mercanti genovesi a Lisbona di maggior spicco nella citata lettera consolare del 28 maggio 1737.

⁴⁴ N. ALESSANDRINI, *Reti commerciali genovesi a Lisbona nel secolo XVII*, cit., p. 290.

⁴⁵ Tra l'altro, lo zucchero riesportato ad Ancona partì da Genova a bordo dell'imbarcazione di un certo "patron Mongiardino": un'altra famiglia a dimostrarsi attiva in questi traffici a livello di compravendita e di trasporti.

⁴⁶ Per completare l'elenco andrebbero aggiunti gli Olivieri, che nel 1680 risultavano in società con i Micone sulla piazza di Genova (vedi sopra), e che il console genovese a Lisbona menzionava nel 1737 tra le "case" mercantili principali, in società con i D'Andrea (ASG, *Archivio segreto*, Lisbona, lettere consoli, 2659). Le informazioni scritte dal rappresentante consolare della Repubblica scaturivano dalla richiesta dei Collegi di governo di sensibilizzare i più facoltosi cittadini residenti nella capitale portoghese in vista delle "rilevanti spese" per "la prossima canonizzazione della beata Cattarina da Genova protettrice della Serenissima Repubblica, [...] non meno in Roma ch'in codesta Dominante".

⁴⁷ N. ALESSANDRINI, A. VIOLA, *Genovesi e fiorentini in Portogallo*, cit., p. 310.

⁴⁸ ASG, *Manoscritti*, Famiglia Carrega, 884.

no bagnate dall'acqua salsa e per tal caosa mal conditionate")⁴⁹. Gio. Francesco Marana si assicurò 36 delle casse giunte a Genova con capitano Maffei nel 1680; e in una "nota" dello zucchero introdotto tra il novembre 1706 e il marzo 1708 è presente un'apposita sezione dedicata a questa famiglia (le altre due sezioni sono occupate dalle registrazioni relative ai Germano – di nuovo! – e ai Lagomarsino)⁵⁰. Altri operatori implicati in prima linea in questi traffici erano i Labaino, i Geirola e i De Ferrari: nei primi due casi vi sono riscontri e corrispondenze tra la registrazione dei proprietari dello zucchero introdotto nel 1675 nel "rastello della seta" e quella degli acquirenti della nave di capitano Maffei giunta in porto cinque anni dopo⁵¹; mentre un Desiderio De Ferrari fece entrare anch'egli una cassa nel rastello della seta nel 1675, e nel maggio 1679 chiese di essere esentato dalle spese doganali per 2 casse giunte "quasi intieramente bagnate dall'acqua marina" a bordo della nave del capitano francese Chivier⁵². Infine non vanno dimenticati i "fratelli Rivera", i quali acquistarono zucchero – per riesportarlo in Lombardia – da entrambe le navi in ingresso nel porto di Genova il 2 maggio 1712: quella di Bartolomeo Ravara e quella di Gio. Lorenzo Viviano (due dei maggiori capitani dell'epoca)⁵³.

Tra i più "longevi", invece, sicuramente vanno annoverati i Celesia: un Gio. Batta Celesia comprò 5 casse da capitano Maffei nel 1680 e inviò dello zucchero a Roma attraverso il patrone Restano nel 1712; un Paolo, nel 1766 risultava proprietario di 15 casse custodite nel "portofranco degli zuccheri", arrivate qualche tempo prima "da Lisbona con nave Speranza"⁵⁴. Altre famiglie molto attive, tra commercio e navigazione, furono i Prasca, con la nave di capitano Benedetto *Nostra Signora di Buon Hore* giunta a Genova il 4 luglio 1701 con alcune casse di zucchero per il "parente" Giacomo Filippo⁵⁵; e gli Assereto, con Carlo, che nel 1675 fece passare per il rastello della seta tre casse di zucchero, e con un capitano di cui non è precisato il nome di battesimo che nel 1712 ne caricò una certa quantità di quello sbarcato dalla nave di Bartolomeo Ravara per condurlo in Sicilia⁵⁶. Niente affatto improvvisata, nel comprare e movimentare la preziosa merce brasiliana, anche una delle principali

⁴⁹ ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 36, 2880.

⁵⁰ ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 38, 1389; *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 38, 401/5.

⁵¹ ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 38, 1389; *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 38, 2.

⁵² ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 38, 2; *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 36, 2880.

⁵³ ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 37, 2715. Fra coloro che comprarono zucchero giunto a bordo di entrambe le navi figura anche il mercante (tedesco?) Antonio Brauer. Una trentina d'anni prima di quella di Gio. Lorenzo, navigò da Lisbona a Genova la nave di Gio. Giacomo Viviano, che nel 1680 trasportò zucchero per conto di vari mercanti, tra cui i "soliti" Gio. Antonio e Felice Germano e un Gio. Nicolò Marana (ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 38, 1389).

⁵⁴ ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 38, 1389; *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 37, 2715; *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 37, 14. Oltre a Celesia, tenevano parecchie casse di zucchero in portofranco negli anni 1766-1767 anche Antonio Maria Alizeri, Antonio Recco, Gio. Batta Gervasone, Gio. Batta Rossi, Gio. Francesco Bacigalupo e la società Rolandelli-Basso. È opportuno ricordare che Lisbona, tra i porti atlantici, prevaleva ancora nettamente quanto a provenienza delle navi in ingresso a Genova nel periodo 1781-1789 (L. BULFERETTI, C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria*, cit., p. 165).

⁵⁵ ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 38, 1397. Altro zucchero giunto a Genova con la nave del Prasca fu acquistato da Felice e Giuseppe Germano e da Gio. Francesco Marana.

⁵⁶ ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 38, 2; *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 37, 2715

società mercantili israelite della Genova settecentesca, la “Roses e Mineses”: da un elenco delle merci relativo agli anni 1728-1735, i membri di questa compagnia risultano tra i principali acquirenti di zucchero all'interno della loro comunità⁵⁷, e – al pari di Gio. Andrea Cambiaso e figli – nel 1727 vennero invitati da San Giorgio a recuperare il loro zucchero per la sopraggiunta scadenza del “termine del periodo stabilito dal regolamento in vigore per beneficiare del porto franco”⁵⁸.

Nel Mediterraneo delle barriere fluide, questo importante commercio generò dunque sinergie interculturali. Alle differenze confessionali, si sommarono talora quelle di carattere “nazionale”, come dimostra la storia dei genovesi e dei fiorentini a Lisbona. Questi ultimi avevano svolto un importante ruolo all'interno dell'economia portoghese fin dagli esordi extraeuropei, mettendo a disposizione i capitali per i viaggi di esplorazione e coordinando l'introduzione delle merci coloniali (spezie *in primis*) nei mercati europei⁵⁹. Nel corso del XVII secolo, la loro posizione di preminenza, sulla piazza di Lisbona, era stata scalfita proprio dalla dirimpiente ascesa della colonia genovese. Ma nella seconda metà del secolo una società composta da Francesco Pardini e Luigi Scarlatti era riuscita ad entrare all'interno della *Companhia Geral do Comércio do Brasil*, intrattenendo rapporti con i “colleghi” genovesi Gheresi-Micone-Carrega⁶⁰ – e i due fiorentini, già nell'agosto 1652, inviarono a Genova “per conto e rischio del signore Lazzaro Vigo genovese” 2 casse di zucchero⁶¹; altri mercanti della capitale granducale ad operare a stretto contatto con quelli della Superba furono i Ginori, attraverso una società gestita prima da Lorenzo e poi da Nicolò e Gio. Francesco⁶².

Complice lo strabiliante aumento della produzione, e la facilità con la quale il ceto mercantile locale lo introduceva in città, lo zucchero era ormai diventato un bene largamente diffuso tra la popolazione; ma all'interno dell'élite genovese il consumo continuava ad essere molto ampio (anche ai limiti dello spreco): dalla nave di Anton Maffei (1680) venne scaricato zucchero anche per il reverendo Gio. Stefano Fieschi come “procuratore della compagnia del Gesù”⁶³; e poco meno di dieci anni prima (1671) a Genova, al fastosissimo matrimonio tra Giovanni Andrea III Doria

⁵⁷ ASG, *Archivio segreto*, Hebreorum, 1391. Ringrazio Andrea Zappia per avermi gentilmente trasmesso i risultati delle sue elaborazioni su queste carte.

⁵⁸ Lo zucchero rimasto nello spazio del porto franco rappresentava il “resto di casse 24 venute da Lisbona con nave Campobello” (ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sale 37, 52). A proposito di ebrei e zucchero, è bene sapere che in Brasile era operante la più grande comunità sefardita del Nuovo Mondo (M. FUSARO, *Reti commerciali e traffici globali in età moderna*, cit., p. 58).

⁵⁹ N. ALESSANDRINI, A. VIOLA, *Genovesi e fiorentini in Portogallo*, cit., p. 296.

⁶⁰ N. ALESSANDRINI, *Reti commerciali genovesi a Lisbona nel secolo XVII*, cit., p. 289.

⁶¹ ASG, *Banco di San Giorgio*, Cancellieri, sala 35, 499. Il trasporto delle due casse di zucchero venne fatto sulla saettia *Santissima Trinità* di patron Giovanni Micone, di proprietà di Ansaldo Pallavicini (anche i Micone, dunque, erano mercanti operanti tra Lisbona e Genova e al contempo uomini di mare impegnati a collegare la lunga rotta che univa i due porti tra Atlantico e Mediterraneo).

⁶² N. ALESSANDRINI, A. VIOLA, *Genovesi e fiorentini in Portogallo*, cit., pp. 308 e sgg. Nel 1675 i Ginori scrissero da Lisbona al nobile genovese Francesco Maria Sauli col fine di velocizzare la partenza di una nave carica di merce.

⁶³ ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 38, 1389. Fieschi acquistò al contempo 5 “rolli” di tabacco, a dimostrazione ulteriore che il suo uso era dilagato tra il clero, non solo genovese (cfr. CALCAGNO, *L'Impresa generale del tabacco*, cit., specie pp. 472-475).

Landi ed Anna Pamphilj era possibile ammirare alcune sculture effimere realizzate con “finissimo e bianco zucchero: statue, aquile, e palombe di così vaga e natural forma fabbricate che l’arte di gran lunga superò la finezza della materia”⁶⁴. Lo stesso Giovanni Andrea, nell’aprile 1680, chiese ed ottenne la franchigia per 3.000 libbre di zucchero per “uso di sua casa”⁶⁵. Non si deve dimenticare, d’altra parte, che per quanto se ne fosse ormai imposto un utilizzo di tipo gastronomico, ancora nella piena età moderna lo zucchero continuò ad essere utilizzato anche come medicinale: fa riflettere il fatto che nel 1675 l’ospedale genovese di Pammattono disponesse di 14 casse di zucchero nel rastello della seta in regime di portofranco⁶⁶.

4. Se Lisbona era la porta dello zucchero proveniente dall’Atlantico, Genova fu sicuramente una delle protagoniste della sua riesportazione nel Mediterraneo⁶⁷. Dalle indicazioni che abbiamo già fornito, si è visto che dal porto della Superba la merce in arrivo dal Portogallo – qualora non fosse destinata al consumo interno – si dirigeva sia verso l’entroterra (Piacenza, Lombardia) sia verso altri porti tirrenici (Roma⁶⁸, Sicilia). Ma le fonti doganali – in particolare quelle relative agli spazi adibiti a portofranco – permettono di conoscere con maggior precisione il raggio della distribuzione genovese dello zucchero: la citata nave *Castagna* e la *San Francesco* di capitano Calcagno, in ingresso in porto nel marzo 1708, scaricarono casse che furono poi inviate in Lombardia, in Piemonte, a Viareggio, a Livorno, in Corsica, a Roma, a Cagliari, a Napoli, in Sicilia, ad Antibes, e all’interno del dominio territoriale a Savona, Pietra, Alassio, Sanremo, Chiavari, Sestri levante⁶⁹; i Marana, oltre alle destinazioni “usuali” di Savona, Antibes e Roma, riesportarono negli stessi anni zucchero verso Civitavecchia⁷⁰. Insomma, Genova seppe inserirsi benissimo nei traffici globali in espansione tra Sei e Settecento; e nell’ambito della circolazione mondiale dei beni coloniali provenienti dal Nuovo Mondo svolse il ruolo di “porta d’ingresso per buona parte degli Stati italiani e per una larga fetta del Mediterraneo Occidentale”⁷¹.

In questo quadro, occorre interrogarsi sulla posizione acquisita, nello stesso periodo e negli stessi traffici, dagli altri grandi scali portuali del Mediterraneo occidentale, parimenti incentivati da apposite regolamentazioni di portofranco. Per un confronto preciso avremmo bisogno di studi specifici e di ricognizioni incrociate in

⁶⁴ L. STAGNO, *Committenze artistiche per il matrimonio di Anna Pamphilj e Giovanni Andrea III Doria Landi (1671)*, in *The Pamphilj and the Arts: Patronage and Consumption in Baroque Rome*, a c. di S. LEONE, Chicago 2011, pp. 55-75.

⁶⁵ ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 36, 2880.

⁶⁶ ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 38, 2.

⁶⁷ Per una comparazione, si veda il ruolo di redistribuzione nei mari del Nord svolto dal porto francese di Nantes (M. VILLERET, *Le goût de l’or blanc. Le sucre en France au XVIII siècle*, Rennes 2017).

⁶⁸ Già nel 1641, Antonio Maria Conti Ventimiglia fece partire da Lisbona due navi (la *Henderver* e la *Hendimion*) cariche di zucchero da vendere a Roma (N. ALESSANDRINI, *La presenza genovese a Lisbona negli anni dell’unione delle Corone*, cit., p. 92).

⁶⁹ ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 37, 2715.

⁷⁰ ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 38, 401/5.

⁷¹ Applicato al tabacco e agli anni Sessanta del XVIII secolo fa un discorso analogo L. LO BASSO, «*La porte d’Italie*» cit.

diverse sedi archivistiche, ma sulla base di alcune prime annotazioni storiografiche è possibile avanzare qualche supposizione. Nei decenni a cavallo tra il XVII e il XVIII secolo, presi in esame in questa sede, Marsiglia non aveva forti contatti con Lisbona⁷². Il porto francese cominciò ad incrementare le importazioni di zucchero nel secondo quarto del Settecento, e il totale delle riesportazioni passò dal 46% nel 1728-1731 al 73% nel 1772-1775⁷³. “Marsiglia invade le aree mediterranee e gli Stati italiani” solo verso la fine dell'*ancien régime*: nel 1766 ben 6.000 tonnellate raggiunsero la penisola⁷⁴. “La grande ricchezza delle portate dei mercantili in provenienza da Lisbona” era già stata segnalata, nel loro studio sul porto di Livorno, da Fernand Braudel e Ruggiero Romano⁷⁵. Nell'ultimo ventennio del XVI secolo, per la verità, questo sistema di scambi era entrato in crisi, ma con l'inizio del XVII secolo i traffici tra il Portogallo e il porto toscano tornarono a rianimarsi – soprattutto per merito del naviglio nordico⁷⁶. Per lo zucchero, dopo aver guardato a lungo ad Alessandria d'Egitto, a partire dal 1650 i mercanti livornesi si rivolsero alla piazza lusitana; e l'arrivo a Livorno, in quegli stessi anni, dell'agente di Giovanni IV Pedro de Silva Enriques – il quale ricoprirà anche il ruolo di console della “nazione” portoghese – contribuirà a rafforzare i già avviati commerci di zucchero⁷⁷. Mancano informazioni precise sull'andamento dell'affare durante i decenni della crescita produttiva brasiliana tra Sei e Settecento, senonché Jean Pierre Filippini ha scritto che nelle parti centrale e finale del XVIII secolo “il Portogallo [ricoprì] un ruolo molto secondario nell'attività del porto labronico”, con “scarse esportazioni” di pepe, vino e zucchero⁷⁸.

Non ci sono elementi sufficienti per affermare che Genova diresse da protagonista la distribuzione dello zucchero in Italia e nel bacino tirrenico nel momento di massima intensità del flusso dall'Atlantico; per adesso solo qualche indizio sembrerebbe indicare che questo ruolo di *pivot* del porto ligure si esprimesse compiutamente dopo una precedente parentesi livornese e una successiva parentesi marsigliese, non a caso in coincidenza con un forte rilancio della cantieristica pubblica e privata⁷⁹. Ancora a metà del XVIII secolo, a sentire un osservatore attento degli affari commerciali quale Carlo Ginori,⁸⁰ i genovesi “si son resi quasi proprio [padroni] delle

⁷² M. JANIN-THIVOS, *Les échanges du Portugal en Méditerranée au XVIII^e siècle vis de Marseille*, in *Le Portugal et la Méditerranée*, Lisbona-Parigi 2002, p.177-197.

⁷³ G. RAMBERT, *Histoire du commerce de Marseille*, Parigi 1959, pp. 389-391.

⁷⁴ M. CARMAGNANI, *Le isole del lusso*, cit., p. 164.

⁷⁵ F. BRAUDEL, R. ROMANO, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne: 1547-1611*, Parigi 1951.

⁷⁶ R. GHEZZI, *Il porto di Livorno e il commercio mediterraneo nel Seicento*, in *Livorno 1606-1806: luogo di incontro tra popoli e culture*, a c. di A. PROSPERI, Torino 2009, p. 328.

⁷⁷ F. ZAMORA RODRIGUEZ, “Nervo deste Reyno”. *La red europea de agentes de la Companhia Geral de Comércio do Brasil*, in “Topoi. Revista de História”, 36, 2017, pp. 666-689; IDEM, *La “pupilla dell'occhio della Toscana” y la posición hispanica en el Mediterráneo occidental (1677-1717)*, Madrid 2013, specie p. 44.

⁷⁸ J.P. FILIPPINI, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, I-III, Napoli 1998, I, pp. 55-56.

⁷⁹ Cenni sull'argomento in L. LO BASSO, *La costruzione della nave “Nostra Signora dell'Apparizione e S. Pietro” (Savona, 1671-73)*, in *Saper fare. Studi di storia delle tecniche in area mediterranea*, Pisa 2004, pp. 85-125.

⁸⁰ Cfr. A. ALIMENTO, *Tra “gelosie” personale e “gelosie” tra gli Stati: i progetti del governatore Carlo Ginori e la circolazione della cultura economica europea e politica a Livorno (1747-1757)*, in “Nuovi Studi Livornesi”,

Spagne e di Portogallo, ove fanno delle loro manifatture [...] il maggior esito e ne ritraggono tutti i prodotti che dall'Indie ne porti de suddetti due Regni si asportano; onde è che raramente qui [a Livorno] veggionsi comparire i suddetti ricchi prodotti che consistono dal Portogallo in zuccheri, tabacchi del Brasile..."⁸¹. Di sicuro, quantunque la cabina di comando si trovasse a Genova, contrariamente da quanto affermato dalla storiografia tradizionale⁸² nella gestione di questi lucrosi traffici non c'era conflitto tra operatori genovesi e operatori livornesi, ma semmai collaborazione. Per il XVII secolo, sappiamo che gli stessi Ginori, in contatto con la società Ghersi-Micone-Carrega, utilizzavano a Lisbona navi genovesi per far arrivare mercanzie a Livorno (e per trasportarle da Livorno al Portogallo)⁸³; e l'agente Enriques sfruttò i suoi contatti con il console genovese Gavi "para el alquiler de naves genovesas con el objetivo de realizar el circuito Génova-Lisboa-Madeira-Rio de Janeiro-Bahia"⁸⁴. Ma più in generale le indicazioni contenute nei contratti di assicurazione marittima e in quelli di noleggio concedevano ai capitani in partenza dal porto lusitano la possibilità di toccare indistintamente Genova e Livorno⁸⁵: nel registro della *venuta magna di Occidente* del 1680 compare tra gli altri Johan Scolt "amborghese", il quale dichiarò di provenire da "Lisbona e Alicante" con la sua *Profeta Daniele*, scaricò diverse merci (oltre al solito zucchero, anche tabacco, "legno campuccio", indaco, cocciniglia ecc.) e denunciò ben 230 casse "per transito per Livorno"⁸⁶. E in quello spazio integrato alto-tirrenico, in cui i due porti seppero sviluppare una sorta di complementarità, capitava anche che lo zucchero arrivasse a Genova da Livorno: come ad esempio il 27 giugno 1707, quando il patron Leonardo Codevila ne scaricò una partita da riesportare in Piemonte e Lombardia⁸⁷.

La storia di Lisbona, "port of Two Seas"⁸⁸, è strettamente intrecciata a quella del Mediterraneo. Prima potenza coloniale, nel corso del XVI secolo rese accessibili i prezzi delle tanto agognate spezie asiatiche; e in seguito, quando si volse sempre

XVI, 2009, pp. 63-95. Membro di un'importante famiglia del patriziato fiorentino, Carlo era figlio del Lorenzo citato poco fa, attivo a Lisbona dove ricoprì anche la carica di console della "nazione" fiorentina (e poi trasferitosi a Livorno nel 1688 per svolgere il ruolo di provveditore della dogana).

⁸¹ ARCHIVIO GINORI LISCI, *Affari di governo*, 18. "Proposizioni sopra il commercio di Livorno col Regno di Portogallo", 7 luglio 1749. Ringrazio Luca Lo Basso per avermi segnalato questa preziosa documentazione.

⁸² Cfr. su tutti G. GIACCHERO, *Origini e sviluppo del porto franco genovese: 11 agosto 1590-9 ottobre 1778*, Genova 1972.

⁸³ N. ALESSANDRINI, A. VIOLA, *Genovesi e fiorentini in Portogallo*, cit., p. 315. Renato Ghezzi ha individuato diverse decine di navi genovesi sulla tratta Lisbona-Livorno già nella prima metà del XVII secolo – e si sorprende che Edoardo Grendi abbia dipinto negativamente questo periodo della storia del porto di Genova (*Il porto di Livorno e il commercio mediterraneo nel Seicento*, cit., pp. 327-328).

⁸⁴ F. ZAMORA RODRIGUEZ, *La "pupilla dell'occhio della Toscana"*, cit., p. 44. Sulla fitta corrispondenza dei consoli Gavi di Livorno sono state condotte recentemente molte importanti ricerche (cfr. per le potenzialità di questa fonte C. BITOSSI, *L'occhio di Genova. Livorno nella corrispondenza dei consoli genovesi nell'età moderna*, in *Livorno 1606-1806*, cit., pp. 86-94).

⁸⁵ T. KIRK, *Genoa and Livorno: Sixteenth and Seventeenth-century Commercial Rivalry as a Stimulus to Policy Development*, in "The Journal of Historical Association", 281, 2001, pp. 3-17.

⁸⁶ ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 38, 1389.

⁸⁷ ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 38, 401/5.

⁸⁸ Vedi la comunicazione di Joana Sequeira e Flávio Miranda in questo stesso volume.

più decisamente verso l'Atlantico, permise la generalizzazione dei consumi di tabacco e zucchero. Ma la sua mediazione commerciale fu fondamentale anche per altre merci coloniali che cambiarono gusti e stili di sociabilità: cacao e vaniglia ad esempio, che fin dalla fine del Seicento compaiono nei carichi delle navi provenienti dal Portogallo. Ad acquistarli, inizialmente, erano soprattutto nobili, come Settimana Spinola e il marchese Invrea⁸⁹; ma nel secolo successivo a Genova si potevano vedere in azione i primi "cioccolatieri" – segno di una maggiore diffusione del prodotto: uno di questi, Angelo Mangini, si trovò nel 1798 a chiedere il "dissequestro" di una partita di cacao⁹⁰. Produzione, trasporto marittimo, commercio, redistribuzione: per arrivare dalla terra al consumatore i nuovi generi di origine americana necessitarono di una organizzazione economica complessa, di natura in parte pubblica e in parte privata, con un raggio di azione globale e in grado di funzionare in maniera coordinata nei diversi snodi della lunga rotta che collegava l'Oceano al *Mare Nostrum*. Ripulendo Genova dall'etichetta – un po' troppo frettolosamente affibbiatale – di porto decadente (di un Mediterraneo decadente) potremo cominciare a farne un buon osservatorio della cruciale mondializzazione degli scambi di età moderna, nei suoi molteplici risvolti economici, sociali, culturali.

⁸⁹ Si trattava di merce scaricata dalla nave *Profeta Daniele* nel 1680: Settimana acquistò un sacco di cacao e un sacco di vaniglia, mentre il marchese Invrea si assicurò una "cassa di cioccolata" (ASG, *Banco di San Giorgio*, Gabelle, sala 36, 2880).

⁹⁰ ASG, *Banco di San Giorgio*, Cancellieri, sala 35, 1658.