

BIBLIOTECA DELLA SOCIETÀ APERTA
STUDI E RICERCHE 2



BIBLIOTECA DELLA SOCIETÀ APERTA

Studi e ricerche

DIREZIONE EDITORIALE / EDITORS

Diego Abenante, Serena Baldin, Giuseppe Ieraci, Luigi Pellizzoni

COMITATO SCIENTIFICO / SCIENTIFIC BOARD

Matthijs Bogaards (Jacobs University Bremen), Bernardo Cardinale (Università di Teramo), Danica Fink-Hafner (University of Ljubljana), Damian Lajh (University of Ljubljana), Luca Lanzalaco (Università di Macerata), Liborio Mattina (già Università di Trieste), Leonardo Morlino (Luiss Guido Carli Roma), Lucio Pegoraro (Università di Bologna), Guido Samarani (Università Ca' Foscari Venezia), Michelguglielmo Torri (Università di Torino), Luca Verzichelli (Università di Siena)

LOGO DESIGN: Pierax

il libro è stato finanziato dal fondo FRA 2014 dell'Università di Trieste.



Opera sottoposta a *peer review* secondo
il protocollo UPI – University Press Italiane

impaginazione
Gabriella Clabot

© copyright Edizioni Università di Trieste, Trieste 2017.

Proprietà letteraria riservata.
I diritti di traduzione, memorizzazione elettronica, di
riproduzione e di adattamento totale e parziale di questa
pubblicazione, con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm,
le fotocopie e altro) sono riservati per tutti i paesi.

ISBN 978-88-8303-830-3 (print)
ISBN 978-88-8303-831-0 (online)

EUT Edizioni Università di Trieste
via Weiss 21, 34128 Trieste
<http://eut.units.it>
<https://www.facebook.com/EUTEdizioniUniversitaTrieste>

Attraverso i conflitti.
Neutralità e commercio
fra età moderna
ed età contemporanea
a cura di
Daniele Andreozzi

Indice

- DANIELE ANDREOZZI
7 Introduzione
- KOEN STAPELBROEK
13 La libertà del commercio. Problemi politici, istituzionali e costituzionali dello stato commerciale del '700
- FLAVIO DOS SANTOS OLIVEIRA
29 I vantaggi del commercio internazionale secondo David Hume e Friedrich List
- DANIELA FRIGO
53 Le 'disavventure della navigazione'. Neutralità veneziana e conflitti europei nel primo Settecento
- DANIELE ANDREOZZI
75 Strategie neutrali. Stati, commerci e neutralità tra Mediterraneo e Oceani nella seconda metà del '700
- GIULIA CACCAMO
97 Neutralità monetarie. La politica estera americana alla vigilia del Piano Dawes tra isolazionismo politico e interventismo economico
- GIULIO MELLINATO
111 Il sistema internazionale della mobilità commerciale fra le due guerre: deglobalizzazione e involuzione
- SARA TONOLO
131 Neutralità e non intervento nel diritto internazionale attuale
- 147 Note biografiche

Strategie neutrali. Stati, commerci e neutralità tra Mediterraneo e Oceani nella seconda metà del '700

DANIELE ANDREOZZI

*L'empereur si l'araisonna
Pourquoy es-tu larron de mer?
L'autre, responce luy donna:
Pour quoy larron me faiz nommer?
Pour ce qu'on me voit es cumer
En une petiote fuste?
Se comme toy me peusse armer
Comme toy empereur je fusse.
François Villon, *Le Testament*, édité par Jean Rychneret
Albert Henry, Geneve, LibraireDroz, 1974 [1489], p. 32*

1. INTRODUZIONE

Neutralità e guerra sono argomenti che, quasi naturalmente, rimandano all'alta politica: le decisioni degli Stati e le loro affermazioni di potenza, il lavoro delle diplomazie, i trattati, gli editti e i proclami. Un insieme di pratiche guidate e accompagnate dall'elaborazione politica e teorica di statisti e pensatori. Questo anche nel Settecento, quando gli Stati si irrobustivano ed esprimevano pretese sempre maggiori per disciplinamento di spazi e uomini, per volontà di domi-

nio, per capacità di mobilitazione e militari e quindi anche per il controllo delle economie¹. Pretese che, però, dovevano fare pure i conti col fatto di non disporre ancora degli strumenti tecnologici che le consentissero di avverarsi appieno. Nel quadro di tale 'impotenza', forse propria di ogni fase di globalizzazione, si situavano i mercantilismi settecenteschi, fondati sull'idea del commercio attivo e del mercante patriota come strumento dell'arricchimento dello Stato (Calafat e Salvemini 2015). Un arricchimento volto al raggiungimento della felicità dei sudditi e, soprattutto, allo sviluppo delle capacità militari dello Stato in una fase in cui si rafforzano le idee di dominio dell'Europa sugli spazi globali e i mari diventano elemento strategico delle competizioni (Salvemini 2011; Holt 2005; Stern e Wennerlind 2014; Wallerstein 1980).

Il Settecento, infatti, si presenta come un secolo globale in cui le reti facevano aggio sui confini e i commerci e le relazioni da esse tracciate, aumentando per dimensioni, volume e frequenza, apparivano come assoluti protagonisti; questo pure per la loro capacità, in stretta connessione con la finanza, di consentire arricchimenti più veloci e per essere in grado di mettere a disposizione degli Stati ricchezze più flessibili e quindi di rispondere ai picchi del fabbisogno. Anche in seguito alle recenti dinamiche dell'economia mondiale, tale protagonismo trova riscontro nella gran mole di studi e ricerche dedicati, negli ultimi anni, alle compagnie commerciali privilegiate e, in genere, ai traffici mercantili. Queste sono state identificate come il principale agente della globalizzazione e pure, a volte in modo teleologico, della nascita del capitalismo stesso e della supremazia degli Oceani e del Nord Europa sull'area mediterranea (Grafe 2014; Oostindie e Roitman 2014; Fusaro 2008; Fusaro e Polonia 2010; Epstein 2002; Carlos e Nicholas 1996; Robins 2003; Tracy 1991; Salvemini 2011).

Secondo l'ambasciatore veneziano a Londra, la Guerra d'Indipendenza americana (1775-1783) era scoppiata per la libertà: quella delle colonie inglesi nell'America Settentrionale – il che avrebbe significava pure la fine del monopolio inglese nei traffici con queste – e, appunto, del commercio². Fu una guerra globale non solo per l'estensione degli spazi coinvolti, ma per l'intensità e la rilevanza che ebbe su tali spazi e pure su quelli del mare, disegnando sulla superficie della terra un'economia mondo che abbracciava gran parte del nostro pianeta (Allison 2011).

Se i traffici mercantili erano aumentati per volume, frequenza ed estensione, soprattutto, erano diventati determinanti per la tenuta dell'intero sistema nei suoi aspetti economici, finanziari e pure militari. Non era, quindi, possibile

¹ Sulla neutralità si veda Alimento 2011; Stapelbroek 2011; Schnakenbourg 2013 e 2015; Chanet 2010; Marzagalli 1999; Marzagalli e Marnot 2006; Neff 2000.

² Archivio di Stato, Venezia (d'ora in poi ASV), Senato, Dispacci degli ambasciatori e residenti, Inghilterra (d'ora in poi Inghilterra), 130, 6 marzo 1781. La guerra vide lo scontro tra Inghilterra da un lato e le sue colonie americane ribelli, Francia, Spagna e Olanda dall'altro, anche se non unite in un fronte unico. Neutrali furono Russia, Norvegia, Danimarca, Svezia, Prussia, Impero Asburgico, Portogallo e Venezia. Anche queste con posizioni diversificate.

fermarli e la possibilità stessa di fare la guerra dipendeva dalla capacità di non interrompere, oltre limiti precisi di sostenibilità anche temporali, il complesso e fluido meccanismo dei commerci. Nel frattempo, come appena accennato, gli stati esprimevano pretese più ambiziose nel controllo e organizzazione degli spazi, nella gestione delle economie e dei commerci, e nel controllo su pratiche e uomini, ad esempio imponendo più stringenti omogeneità, come nella composizione degli equipaggi. Queste pretese trovavano concretezza in un'enorme produzione di diritto positivo che, per i limiti tecnici già ricordati e per la complessità del sistema, trovava difficilissima attuazione (Salvemini 2011). Inoltre, come accade in particolare nei secoli caratterizzati da processi di globalizzazione, gli spazi reali sono pieni relazioni, interstizi e sovrapposizioni che li rendono sfuggenti a controlli e gerarchizzazioni. Proprio questa dimensione sistemica consente di non pensare gli spazi disposti in gerarchie verticali, anche tra Oceano e Mediterraneo, ma come un insieme fluido e strettamente interconnesso, anche se con snodi principali e poteri prevalenti e spesso connessi da un fittissimo intreccio di rotte 'segmentarie' (Corazzol 1997; Andreozzi 2017). La neutralità e le pratiche a essa connesse si propongono, quindi, quale punto di osservazione privilegiato di analisi per comprenderne i modi di funzionamento, anche per quanto concerne i traffici commerciali. Il periodo di osservazione scelto è, appunto, quello della Guerra di indipendenza americana.

2. FLUIDITÀ

La guerra e le corrispettive neutralità avevano immediate ripercussioni nei meccanismi dei traffici con forti e dense relazioni tra Oceani e Mediterraneo. Rotte, carichi, proprietà di merci e bastimenti, bandiere, patenti, composizioni degli equipaggi, noli, assicurazioni rispondevano immediatamente a tali stimoli, alla ricerca di un equilibrio che era, però, sempre instabile e frutto di dure competizioni. Tale continuo lavoro di sistemazione, frutto dell'agire degli Stati e delle pratiche degli attori del mondo del commercio, determinava gli effetti, anche spaziali, delle neutralità e, quindi, della guerra i cui esiti erano strettamente dipendenti dagli esiti di quei commerci e dalle economie.

Una delle principali cure delle magistrature veneziane era proprio quello di capire le possibili nuove geografie dei traffici e difendere il ruolo della bandiera della Serenissima Repubblica. Innanzitutto, lo scoppio dell'ostilità, non solo favoriva la navigazione commerciale tradizionalmente propria degli Stati neutrali, ma provocava una veloce redistribuzione dei carichi che, con svariati travestimenti, si affidavano alle bandiere ritenute, nella nuova situazione, più affidabili anche perché garantivano minori costi assicurativi. Merci, imbarcazioni ed equipaggi attraverso svariate pratiche, sovente illegali, cercavano riparo sotto la copertura delle bandiere neutrali e la decisione degli Stati riguardo la partecipazione alla guerra teneva conto dei possibili guadagni che la neutralità

poteva comportare anche grazie alla capacità di attrazione esercitata su commerci e mercanti delle potenze belligeranti³. La speranza era quella di costruire relazioni di conoscenza, fiducia e abitudini che permanessero anche con il ritorno alla pace.

Così quando, dal 1779 in poi, la guerra marittima si accese, le ripercussioni nel Mediterraneo furono immediate. Non solo vennero ridefinite le rotte interne a tale mare, ma pure i suoi collegamenti tra questo mare e i porti dell'Europa continentale e, in generale, con gli Oceani. Tale comunicazione era, per altro, un elemento centrale dei meccanismi commerciali anche perché l'esito della guerra si giocò a lungo attorno ai tentativi spagnoli di espugnare Gibilterra, allora dominio inglese. Per tale motivo la Spagna riteneva lecita solo la navigazione che avveniva lungo le coste dell'Africa e riteneva rottura della neutralità l'avvicinarsi a Gibilterra⁴.

In tale contesto, se i belligeranti cercavano di tutelare i loro interessi militari, era necessario comunque rendere possibili i traffici, nevralgici anche per le economie delle potenze in guerra, sostituendo il ruolo ricoperto in essi soprattutto dalle bandiere inglesi e olandesi. Nell'immediato furono in particolar modo le bandiere dell'Impero asburgico, di Venezia, del Regno di Napoli e di Genova a sostituirsi alle nazioni belligeranti «nel commercio tutto del Mediterraneo» e in particolare nei ricchi e strategici traffici della «Turkey Company» (Brenner 2003; Talbot 2017), la compagnia privilegiata inglese che gestiva i commerci coll'Impero ottomano, come quello dei cereali, e, col 1781, in quelli gestiti dalla bandiera olandese in Turchia ed Egitto⁵. Durante la guerra i cereali divennero una delle principali merci trattate nel porto asburgico di Trieste, raggiungendo il valore annuo di quattro milioni di fiorini. Già nell'aprile del 1778, imbarcazioni di San Remo, porto ligure, ne caricavano per trasportarli a Genova⁶. Invece, compagnie commerciali imperiali, guidate soprattutto da imprenditori provenienti da Anversa, idearono traffici di farine verso le Americhe e di carne salata per gli eserciti. Cercarono, inoltre, di sfruttare la scarsità e gli alti prezzi di merci provenienti da Ponente, come caffè, tabacco, zucchero legno americano, potassa, che venivano confuse e scambiate con prodotti analoghi provenienti da Levante (Andreozzi 2017, 84-85). Se in tale contesto la bandiera veneziana risultava essere la più gradita, questo era anche per le buone relazioni che aveva con i potentati localizzati sulla costa africana che, se non direttamente coinvolti nella guerra, sfruttavano la situazione creatasi. Ad esempio, nel gennaio del 1781, il Re del

³ Sulle pratiche 'mediterranee' attuate nei traffici marittimi anche in tempo di pace per eludere e infrangere le norme degli stati Salvemini e Zaugg 2013; Moralités 2014; Aux bords 2015; Rollandi, 2010; Carrino 2011; Andreozzi 2006 e 2012.

⁴ ASV, Dispacci degli ambasciatori e residenti, Spagna (d'ora in poi Spagna), 180, 7 settembre, 9 novembre e 14 dicembre 1779; 181, 20 novembre 1782; Cinque Savi alla Mercanzia (d'ora in poi Savi), I, 695, 11, 22 aprile 1780.

⁵ ASV, Inghilterra, 130, 22 maggio, 26 giugno e 25 dicembre 1781.

⁶ ASV, Savi, I, 756, 24 aprile 1778.

Marocco confermò la pace con la città lagunare in seguito a un accordo oneroso che prevedeva, tra l'altro, l'esborso di 10.000 ducati da parte di Venezia⁷, mentre proprio l'ostilità di tale re impediva a Dubrovnik (Ragusa)⁸, concorrente adriatica della Serenissima, di sfruttare le risorse della neutralità con la sua bandiera. Inoltre, il fatto che il Marocco in quel momento fosse anche rivale dell'Inghilterra dava, in un tratto di mare strategico, parziale protezione alle imbarcazioni veneziane rispetto ai corsari inglesi che, come vedremo, avevano una importante base mediterranea a Mahon (Maone), sull'isola Minorca (Descrizione 1756).

In quel contesto temporale e spaziale, la rilevanza delle risorse che scaturivano dalla neutralità era tale che nei porti le bandiere rivali cercavano di screditarsi per scuotere la fiducia dei mercanti, addirittura spargendo voci di improvvise rotture e inimicizie. Nell'ottobre 1781 il Corriere d'Europa e la Gazzetta di Madrid annunciarono la voce di una rottura tra Venezia e il pascià di Tripoli. La notizia tornò a circolare nuovamente nel 1782; comparsa su una gazzetta di Livorno il 30 agosto, era sta poi ripresa dal Gazzettiere di Olanda del 14 settembre e poi da quello portoghese. In seguito a tali voci i mercanti interessati alla navigazione neutrale iniziavano a dubitare della bandiera della Serenissima e i capitani veneti si erano rivolti al Console veneziano in Lisbona affinché intervenisse per smentire tali notizie che, a detta della burocrazia della Repubblica, erano sparse dagli olandesi gelosi «della prosperità della bandiera veneta». Così l'ambasciatore veneziano a Madrid mise in moto la catena dei consoli e ambasciatori della Serenissima perché arrivassero pronte e ufficiali smentite dai centri coinvolti⁹. Era questa una reazione tipica della diplomazia veneziana impegnata a sorvegliare sulle sorti nella bandiera, non solo nel Mediterraneo, ma anche oltre lo stretto di Gibilterra.

Infatti, non solo i legni veneziani erano richiesti lungo le rotte che univano il Mediterraneo, la Spagna e Lisbona, che con Cadice sembrava essere uno snodo centrale nella geografia dei traffici della neutralità, ai porti atlantici dell'Europa continentale, a quelli del Mar del Nord e dell'Inghilterra, ma anche su quelle da e per le Americhe¹⁰. Li troviamo, infatti, impiegati nella navigazione tra le colonie americane francesi e Lisbona e soprattutto nella navigazione verso le Antille. A rendere evidente la loro presenza è spesso l'incontro con i corsari. Come quello occorso al capitano Pietro Budinich che, proveniente dalle colonie francesi e diretto a Lisbona, si rifugiò a Madera con un carico di zucchero assicurato a Venezia o il più sfortunato Antonio Albanese¹¹. Costui, partito da Cadice e diretto, almeno ufficialmente, all'isola di Sint Eustatius (Sant'Eustachio), a est delle Isole Vergini e allora considerata la porta del contrabbando verso le colonie ribelli, venne in-

⁷ ASV, Spagna, 131, 9 gennaio 1781.

⁸ *Ibid.*, 26 dicembre 1780 e 27 febbraio 1781.

⁹ *Ibid.*, 16 e 23 ottobre 1781; Savi, I, 695, 16 aprile e 25 giugno 1782.

¹⁰ Su rapporti tra Venezia e Americhe vedi Ambrosini 1975.

¹¹ ASV, Savi, 695, 29 agosto 1780.

tercettato da un corsaro inglese, il Tigre, e costretto a gettare l'ancora nell'isola di Saint Kitts (San Cristoforo) nelle Piccole Antille¹². Di entrambe le questioni si occupò il console Veneziano a Lisbona che manteneva le relazioni con il 'quasi' viceconsole della Serenissima a Madeira, Giuseppe Giovanni Dee. Questo in via informale rivestiva la carica di protettore della bandiera della Serenissima ed era in contatto con la magistratura dei Cinque Savi della Mercanzia che, dalla città lagunare, gli avevano assicurato una patente ufficiale, resasi necessaria per l'aumentata presenza delle imbarcazioni venete. Conosciamo le rotte percorse da alcuni capitani che si erano rivolti a lui tra il maggio e l'ottobre 1781: la fregata Nova Cesarea del capitano Pietro Colombo, proveniente da Londra con 60 botti di vino e diretta a Tobago; la corvetta del capitano Tommaso Broza, proveniente da Marsiglia con carico di vino, acquavite, liquori che lì vennero caricati su una nave francese; la corvetta Bella Giuditta, del capitano Francesco Marinovich, partita da Ostenda con un carico di viveri per Dominica¹³.

I veneziani erano molto ricercati per tali rotte e a Cadice¹⁴ e Lisbona venivano loro offerti noli molto vantaggiosi nel quadro di meccanismi complessi e opachi. A Lisbona, da un lato i capitani, secondo il Console perché ammorbidenti da «continui pranzi cene e divertimenti», accettavano viaggi pericolosi e illegali, scaricando il rischio sui proprietari dei bastimenti che in tali attività potevano subire il sequestro delle navi¹⁵; dall'altro sovente assumevano «fittiziamente» la proprietà di bastimenti in realtà appartenenti a sudditi di potenze belligeranti, mettendoli così al riparo della bandiera della Serenissima¹⁶. La possibilità di scegliere tra ricchissimi noli per le Antille – ad esempio come quello offerto per l'andata e il ritorno al capitano Fortunato Gradara – e «il buon nolo», ma minore, per i più tranquilli viaggi verso porti europei, come Amsterdam, diminuì con l'apparire sulla scena della Lega della Neutralità Armata¹⁷.

Tra 1780 e 1781 era nata la lega della Neutralità armata che, in difesa del commercio neutrale aveva stabilito principi di protezione armata e di mutuo soccorso a tutela dei traffici degli Stati membri rispetto a eventuali azioni illegittime che ne avessero turbato lo svolgimento (de Madariaga 1962; Stapelbroek 2008, 71-87). Soprattutto cercava di affermare il principio che la bandiera neutrale mantenesse al sicuro anche merci appartenenti a sudditi di paesi belligeranti, a meno che non si trattasse di generi utili alla guerra come armi, ferro, legname da costruzione ecc., e che le imbarcazioni neutrali potessero entrare nei porti dei paesi belligeranti purché questi non fossero specificatamente 'bloccati' dal

¹² *Ibid.*, 16, 22 e 29 agosto 1780.

¹³ *Ibid.*, 13 novembre 1781 e 25 giugno 1782.

¹⁴ ASV, Spagna, 181, 9 luglio 1782.

¹⁵ ASV, Savi, 695, 29 agosto 1780.

¹⁶ *Ibid.*, 30 gennaio 82.

¹⁷ *Ibid.*, 8 ottobre 1782. Della Lega della neutralità armata facevano parte, con posizioni diversificate, Russia, Danimarca, Svezia, Impero Asburgico e Olanda.

nemico¹⁸. Analoghe pretese di rispetto erano state affermate anche dalla Corona di Portogallo che, nelle istruzioni emanate nel 1781 per la marina mercantile, aveva stabilito che tutte le mercanzie caricate su navi portoghesi, se non dirette alle colonie Britanniche dell'America o da queste provenienti e se non inviate a piazze bloccate o assediate, potessero essere liberamente trasportate pure se appartenenti a sudditi di potenze belligeranti¹⁹.

Si trattava di garanzie che la bandiera veneziana, non appartenendo alla Lega e a differenza del Portogallo, non poteva dare e questo nel corso del 1782 iniziò a scuotere la fiducia che veniva riposta in lei. Proprio il Console veneziano a Lisbona, impegnato nel trovare noli per le imbarcazioni della Serenissima, evidenziava le richieste dei mercanti miranti a ottenere assicurazioni sulla capacità della bandiera veneziana di garantire una sicurezza analoga a quella ora offerta dalle navi con bandiera svedese, danese, amburghese, prussiana, imperiale e portoghese, «verso i porti delle Antille, come fuori nel continente spagnolo, inglese, olandese». Non sapendo cosa rispondere chiedeva precise istruzioni alle magistrature veneziane e, infatti, nei mari alcuni episodi stavano mettendo a nudo tale debolezza²⁰.

Tra agosto e settembre 1782 due imbarcazioni veneziane, provenienti da Londra e dirette a Livorno, furono fermate dai corsari spagnoli e condotte al porto di Ceuta, *enclave* spagnola, sulla costa africana²¹: l'Assunzione, di cui era capitano Demetrio Francovich, e la San Spiridione, di cui era capitano Francesco Fredigo e che aveva un carico di gran valore pari a 70.000 lire sterline inglesi. In base alle polizze le merci appartenevano a sudditi toscani, veneti, imperiali e ottomani, ma nel processo iniziato a Cetua per stabilire se fosse una 'presa' legittima veniva adombrato che in realtà fossero proprietà di mercanti inglesi. Secondo l'Ambasciatore veneziano residente a Madrid, Antonio Capello (Dizionario 1975), se questo fosse stato provato il sequestro del carico sarebbe stato inevitabile e un simile esito appariva assai probabile. I proprietari 'ufficiali' dei carichi non si erano fatti avanti e neppure i loro principi, invece l'accaduto aveva provocato «molto fermento» nella Borsa di Londra. Qui i mercanti sostenevano che non avrebbero più utilizzato la bandiera veneziana e gli assicuratori che non l'avrebbero più assicurata a causa della sua incapacità di garantire quella sicurezza che il «Diritto delle genti» e «una esatta neutralità» richiedevano e di questo stavano approfittando le altre bandiere neutrali e soprattutto quella imperiale. Addirittura, l'ambasciatore veneziano lì residente, Giorgio Torniello, inviò al Senato, una protesta del mercante londinese Giorgio Moore, che reclamava la restituzione del carico della Assunzione, unita a una dichiarazione di alcuni negozianti inglesi volta a

¹⁸ ASV, Inghilterra, 180, 15 dicembre 1780, 19 febbraio 1781, 23 marzo 1781, 30 ottobre 1782, 1 gennaio 1782.

¹⁹ ASV, Savi, 695, 5 giugno 1781.

²⁰ *Ibid.*, 8 ottobre 1782.

²¹ ASV, Spagna, 10 settembre 1782.

giustificare la documentazione in possesso del capitano, e, per di più, chiese che la magistratura veneziana incaricasse Capello di risolvere la questione²².

La risposta di quest'ultimo era collocata nello spazio mediterraneo e faceva con realismo i conti col fatto che accogliere le richieste provenienti da Londra significava ammettere le illegalità delle pratiche veneziane che avevano coperto le merci con prestanome e questo con grave discapito della credibilità della bandiera. Sconsigliava, quindi, di rendere pubbliche le proteste e la documentazione inglese, i cui effetti sarebbero stati opposti alle aspettative, poiché o il carico non era inglese e quindi Londra non aveva alcun ruolo nella vicenda, oppure apparteneva a inglesi e quindi tutto era avvenuto in spregio della legge della Serenissima che vietava una simile condotta; in tal caso non poteva essere avanzata alcuna pretesa. A suo parere e in sintonia con gli usi tradizionali di tale mare, se i paesi neutrali avevano diritto di commerciare con quelli belligeranti, non avevano quello di farlo con merci appartenenti a sudditi di questi ultimi. A sostegno di tali tesi, il fatto che molte imbarcazioni appartenenti ad altri paesi neutrali erano state catturate e condotte a Ceuta per motivi simili. Avrebbe comunque indagato l'ipotesi di relazioni tra la sorte delle due imbarcazioni e la costituzione della Lega della neutralità armata, pur ritenendola inconsistente²³.

La prudenza, per altro assai consapevole, di Antonio mirava probabilmente a evitare di dare troppo risalto a eventi che riteneva conveniente mantenere nella cornice dei rapporti e pratiche tradizionali. Nel contesto della neutralità i veneziani primeggiavano per la loro capacità tecnica, ma soprattutto per quella relazionale e per l'abilità di muoversi negli interstizi delle istituzioni, adottando pratiche elusive delle norme che regolavano i rapporti tra Stati. Per questo erano capaci di sostituirsi nei commerci dei belligeranti e di mascherarli. I mercanti di Londra dovevano accettare il rischio delle loro scelte e le magistrature veneziane avrebbero fatto il possibile per minimizzare le perdite, mantenendo la cosa nel quadro meno pericoloso, e forse più manipolabile, della «giustizia civile»²⁴. Se ancora, però, l'affermazione dei principi della Lega non aveva trovato piena attuazione, consentendo margini di manovra alla Serenissima e non rendendo del tutto inattuale il 'buon senso' dell'Ambasciatore, era indubbio che tali principi, una volta riconosciuti, avrebbero inevitabilmente scalzato il ruolo della bandiera Venezia. Ad impedire questo, evitando alla Repubblica scelte complicate, l'affievolirsi delle operazioni belliche e la firma dei trattati di pace avvenuta pochi mesi dopo.

²² ASV, Inghilterra, 130, 1 ottobre 1782 e Spagna, 181, 5 e 20 novembre 1782.

²³ ASV, Spagna, 181, 20 novembre 1781 e 21 gennaio 1783.

²⁴ *Ibid.*, 7 gennaio 1783. L'ambasciatore, infatti, sconsigliava di introdurre in materia «una nuova giurisprudenza politica» che avrebbe coinvolto gli Stati, con le loro suscettibilità e onorabilità.

3. GEOGRAFIE

La capacità del commercio di scegliere vettori e bandiere per poter superare gli ostacoli posti dalla guerra consentiva un sostanziale mantenimento delle usuali rotte dei traffici. Tuttavia, là dove potevano sussistere alternative convenienti o dove si aprivano spazi per nuove iniziative, anche la geografia dei traffici mutava soprattutto cercando di sfruttare le possibilità offerte dall'utilizzo della navigazione neutrale. In tal modo, come già accennato riguardo al porto di Trieste²⁵, si potevano attirare consistenti flussi di merci su rotte precedentemente non attive o ritenute non convenienti e questo poteva influenzare i modi della comunicazione tra Mediterraneo e Oceani.

Sempre a Trieste, da tempo, si cercava di attivare traffici tra Trieste, Izmir e il Cairo e, via Suez, le Indie, sostituendo la rotta di terra a quella oceanica che prevedeva il passaggio per il Capo di Buona Speranza. Tali progetti non avevano mai trovato concretizzazione, ma con lo scoppio della Guerra, divennero oggetto di appetiti non solo mediterranei. Se nel 1778 membri del ceto mercantile triestino si attivarono per ottenere privilegi imperiali utili ad avviare un sistema commerciale dall'Egitto a Bombay e Bengala per la via di Suez e Gedda, nel 1779 le magistrature veneziane segnalavano la presenza di emissari inglesi incaricati di vagliarne la possibilità e nel 1782 questo sembrava trovare concretizzazione all'interno della rivalità tra le potenze europee (Andreozzi 2017, 77-80). A Londra si temevano sia i piani dei francesi (Eldem 1999) che, in difficoltà nelle Indie orientali, ipotizzavano di deviare i loro traffici per la via di Bassora e il Golfo persico, attirando anche parte di quello che l'Inghilterra conduceva per la rotta del Capo di Buona Speranza, sia le mire di Russia e Impero asburgico nei domini ottomani e le «combinazioni» commerciali che queste avrebbero potuto produrre. In precedenza la maggioranza dei soci della Compagnia Britannica delle Indie Orientali si era opposta alla apertura della via Mar Rosso – Suez per il timore che questa potesse influire negativamente sulla tradizionale rotta che circumnavigava l'Africa, anche se su questa non riuscivano a monopolizzare tutti i traffici e parte delle merci era condotta da altre bandiere europee verso porti non inglesi. Per questo, con il tramite dell'ambasciatore inglese a Costantinopoli, avevano ottenuto dalla Sacra Porta un formale firmano «inibitivo» che aveva chiuso quel percorso. Ora, mutato parere anche nella speranza di intercettare i traffici che sfuggivano e aprire un nuovo mercato per le merci orientali verso Levante, Germania e Italia, a febbraio di quell'anno venne inviata una missione segreta nella Capitale dell'Impero ottomano per ottenerne la riapertura. Venezia seguiva con attenzione gli avvenimenti, contando sui possibili vantaggi che ne sarebbero potuti derivare per la sua bandiera neutrale²⁶.

²⁵ Infra, p. 56.

²⁶ ASV, Inghilterra, 130, 8 e 26 febbraio 1782.

Anche in questo caso la fine delle ostilità tolse rilevanza alla questione. I traffici dei cereali abbandonarono il porto di Trieste con forti ripercussioni sulla congiuntura economica della piazza e la compagnia privilegiata, lì nata in attorno a tali progetti tra complessi intrighi internazionali, perse rilevanza rimanendo limitata a un orizzonte mediterraneo (Andreozzi 2017, 77-80).

Per altro simili mutamenti delle rotte avvenivano pure in altri mari e nel Nord d'Europa. Le difficoltà vissuta dall'Olanda, diventata potenza belligerante, favorivano l'imperatore Giuseppe II d'Asburgo e un suo dominio, il porto di Ostenda (Antoine e Heirwegh 2008), che, «anche per il concorso di case [commerciali] inglesi», aumentò velocemente i propri traffici al punto che si rese necessaria l'immediata costruzione di nuove case e magazzini²⁷.

4. AMBIGUITÀ, ARBITRIO E PRATICHE

Nel contesto di tale fluidità, nel mare la neutralità poteva anche apparire come una condizione definita con precisione e come tale sembrava essere presentata nelle ordinanze emesse dalle potenze belligeranti, che stabilivano le regole che i bastimenti neutrali dovevano seguire per essere considerati tali e, nel contempo, quelle in cui le marine da guerra e, soprattutto, i corsari dovevano contenere la loro azione.

Data l'importanza strategica dello Stretto di Gibilterra, le norme emanate dalla Spagna per regolare la navigazione che lo attraversava possono essere un utile esempio di questo²⁸.

Le imbarcazioni con bandiera neutrale che percorrevano lo stretto, sia provenienti dall'Oceano che dal Mediterraneo, dovevano essere considerate tali se navigavano in vicinanza della Costa d'Africa e «lungi da quella Europea». Per questo, se dirette in un porto situato sulla costa iberica, dovevano 'convogliarsi' con un vascello con bandiera spagnola. In ogni caso tutte, ma soprattutto quelle che salpavano dai porti dell'Africa e ritenute sospette perché possibili soccorritori di Gibilterra, porto bloccato e assediato dalla marina spagnola, dovevano ubbidire a ogni richiesta delle imbarcazioni con bandiera spagnola. Non dovevano portare merci di 'contrabbando' – prodotti ritenuti utili alla guerra – né tali da far nascere sospetti; i documenti – patenti, passaporti, ecc. – dovevano essere regolari e anch'essi non dare spazio a dubbi; non vi dovevano essere a bordo sudditi di paesi belligeranti e l'identità dell'equipaggio doveva essere coerente con la bandiera; infine non dovevano comportarsi in modo sospetto «con fuga, o resistenza, o variar di bordo o con altri segnali che si riconoscono nella piazza o navi nemiche» o avere comportamenti anomali, come gettare documenti in mare. La confessione spontanea di aver a bordo mercanzie appartenenti a sudditi belligeranti avrebbe

²⁷ ASV, Inghilterra, 130, 23 ottobre e 14 dicembre 1781.

²⁸ ASV, Savi, I, 695, 1 luglio 1779, l'ordinanza è riportata nel supplemento straordinario della Gazzetta di Lisbona, XVII, 22 aprile 1780.

limitato la punizione al sequestro del carico, altrimenti capitano e padroni delle imbarcazioni sarebbero stati processati.

Le norme cui dovevano attenersi le imbarcazioni neutrali, poi, trovavano complemento in quelle che regolavano il comportamento dei corsari, il cui ruolo era fondamentale per i traffici mercantili, e si confrontavano con quelle emesse dagli Stati neutrali²⁹. Nel caso della Spagna i corsari dovevano prima ottenere una patente di corsa, versando una garanzia di 60.000 reali, dichiarando la qualità dell'imbarcazione e dell'equipaggio e dando assicurazioni sulla condotta soprattutto verso i legni neutrali. I corsari potevano fermare qualsiasi imbarcazione, vistarla ed esaminare passaporti, patenti e documenti che certificavano identità, rotta, proprietà e noleggio del vascello, polizze di carico, giornale di navigazione, rolo degli equipaggi e passeggeri, ma questo senza compiere violenze e in «buona maniera». Preda legittima sarebbero state ritenute le navi con bandiera o patente nemica, quelle appartenenti a nemici, con documenti non corretti, con a bordo ufficiali e mercanti o più di un terzo dell'equipaggio sudditi di Stato nemico, i carichi appartenenti a sudditi di potenze avversarie e tutti i generi di contrabbando e le imbarcazioni che nella loro navigazione avessero dato motivi di sospetto. I corsari sarebbero stati ritenuti responsabili e quindi processati per comportamenti non conformi. Le navi catturate – prese – dovevano essere condotte in specifici porti, dove appositi tribunali di prima istanza giudicavano la legittimità della 'presa'. Era fissato anche l'iter per gli appelli contro le sentenze e l'ultima istanza era il Consiglio di Guerra³⁰. Da parte sua, nel 1779, la Repubblica Serenissima di Venezia, certa che le potenze belligeranti si sarebbero comportate correttamente senza interrompere i suoi commerci, vietò ai propri sudditi e a quanti erano 'domiciliati' nei suoi domini di arruolarsi o servire sotto insegne nemiche, di vendere, fabbricare, armare qualsiasi tipo di imbarcazione per servire paesi belligeranti e di immischiarsi nelle attività di corso. Questi ultimi divieti erano estesi anche a «commoranti di passaggio», minacciando pene severissime quali la morte, il carcere, l'esilio, la confisca dei beni e multe pecuniarie³¹.

Tuttavia, un rapido esame di tali ordinanze svela come in esse vi fossero ampi interstizi e spazi di ambiguità e arbitrio. Da un lato l'accertamento della neutralità era demandato all'osservazione di comportamenti che – come il modo della navigazione, le rotte seguite, la distanza dalle coste –, negli opposti interessi e testimonianze e nelle situazioni in cui erano rilevati, erano tutt'altro che oggettivi e diventavano sfuggenti, sfumati e oggetto di interpretazione. Dall'altro era legato a criteri, come l'identità degli equipaggi o la definizione delle merci che erano vietate perché necessarie alla guerra, che non erano per nulla certi e definiti. Tale incertezza, poi, si estendeva pure all'iter giudiziario e alla valutazione dei

²⁹ Sui corsari Buti e Hrodey 2013 e 2016; Harlafatis, Dimitropoulos e Starkey 2016; Bono 2006; Kaiser e Calafat 2014; Lo Basso 2002.

³⁰ ASV Savi, I, 398, *Ordinanze di S. M. Cattolica concernenti la navigazione dei bastimenti neutrali in tempo della presente guerra, 1780*.

³¹ ASV, Savi, I, 398, 9 settembre 1779.

documenti, anche perché tutto ciò avveniva in un contesto di cui pratiche, intrecci normativi, elusioni e illegalità erano elemento costitutivi.

La ricostruzione di alcuni episodi avvenuti attorno a Gibilterra, porto inglese bloccato, e nello stretto che univa il Mediterraneo e l'Oceano consente di addentrarci in tali interstizi e spazi, nel tentativo di cogliere i modi delle relazioni tra neutralità e traffici mercantili.

Come scriveva l'Ambasciatore veneziano a Madrid lo stretto di Gibilterra, lungo circa sessanta chilometri e con una larghezza minima di quattordici e massima di sessanta, era assai «stretto rispetto alla estensione del mare», ma sufficientemente ampio da porre gravi ostacoli agli sforzi della Spagna di controllarlo e 'bloccare' Gibilterra³². I tentativi delle marine neutrali di raggiungere quella piazza erano continui e, soprattutto dopo l'entrata in guerra dell'Olanda, le imbarcazioni della Serenissima e i porti della costa africana erano diventati protagonisti di questi lucrosi traffici. Da ciò era nata la decisione di impedire la navigazione lungo la costa spagnola e di inasprire i controlli contro le merci sospettate di appartenere a sudditi inglesi. All'inizio della guerra la bandiera veneziana aveva potuto godere di una tacita elusione, garantita dalla superficialità dei controlli, frutto dell'interesse della Corona spagnola per i servizi che la bandiera neutrale svolgeva a vantaggio dei porti mediterranei della penisola iberica e dei loro traffici. Tuttavia, col tempo e l'inasprirsi dei combattimenti, questo non era più sufficiente per garantire sufficiente sicurezza alle imbarcazioni della Repubblica anche perché pressata, sempre nei pressi di Gibilterra, pure dall'azione dei corsari con patente inglese³³. Infatti, nell'isola di Minorca, nelle Baleari tra la Sardegna e la Spagna, si trovava il porto di Mahon (Maone) che dal 1722 era dominio inglese e che, grazie alla sua conformazione naturale e alla sua posizione e difeso da un'imponente fortezza, aveva in quei frangenti una rilevante importanza strategica, non tanto per le attività della marina da guerra, quanto come base di un agguerrito numero di corsari con patente inglese (Descrizione 1756; Benejam Pallicer 2014).

In tale contesto di insicurezza e di identità fluide e appartenenze intrecciate, l'agire dei corsari e i processi che ne seguivano aprivano forti contrasti tra i proprietari delle navi, quelli delle merci, i sopracarico, cioè mercanti incaricati per conto dei proprietari di sorvegliare le mercanzie imbarcate, i capitani e i marinai. Tutti i presenti a bordo, anche a fronte di lunghe detenzioni e ingenti perdite, potevano giocare strategie proprie, mirando a interessi particolari, in un quadro di relazioni personali vischiose e sovente conflittuali che non potevano non riflettersi nella vita quotidiana di bordo. Se l'equipaggio aveva nelle mani le sorti del capitano e del sopracarico e il destino di nave e carico, a loro volta capitano e sopracarico potevano decidere le sorti l'uno dell'altro e dei beni che possedevano o che erano stati loro affidati, in una sorte di gioco d'azzardo processuale in cui

³² ASV, Spagna, 180, 30 novembre 1779 e 181, 30 gennaio 1781 e 7 gennaio 1783.

³³ ASV, Spagna, 180, 7 settembre e 9 novembre 1779.

le testimonianze si giocavano l'una contro l'altra. Anche in tale modo gli equilibri interni al mondo del commercio diventano soggetto nel determinare gli esiti della neutralità.

Nel giugno del 1781 una polacca veneta, capitanata da Demetrio Iancovich, partita da Valencia e diretta a Ostenda, venne assalita dai corsari e condotta a Mahon. Qui venne ritenuta preda illegittima, ma quando stava per ripartire, tornò in porto il corsaro che l'aveva catturata, con altri due bastimenti veneziani sempre fermati mentre erano diretti a Ostenda, e ottenne la riapertura del processo. Stava per essere emessa una ulteriore sentenza favorevole a Demetrio, quando tre marinai imbarcati sulla polacca dichiararono ai giudici di aver sentito, in Barcellona, alcune «persone oneste» dire che la vera destinazione di Demetrio era l'Olanda e che il carico apparteneva a belligeranti. Forse la testimonianza dei marinai era più precisa di come venne narrata da Antonio Capello, che subito scrisse all'Ambasciatore veneziano a Londra perché desse carico della cosa all'ambasciatore imperiale a Ostenda, ma certo fu sufficiente perché il tribunale si pronunciasse in favore del corsaro³⁴. Il capitano Antonio Albanese, di cui abbiamo raccontato la brutta avventura nelle Antille, dopo essere stato interrogato e aver difeso la propria innocenza, fu tradito dai veri proprietari di un quarto del carico, due fratelli irlandesi, ma naturalizzati spagnoli che viaggiavano con lui in qualità di sopracarico per i falsi proprietari attestati nelle carte, due fratelli genovesi e altri sudditi neutrali. Gli irlandesi accettarono l'offerta del corsaro che garantì loro un terzo del carico e rivelarono dove si trovavano occultati i documenti autentici. Albanese, dopo essere riuscito ad arrivare a Lisbona in miseria e «costernazione d'animo», ripartì verso Cadice intenzionato a fare i conti con chi gli aveva messo a bordo gli irlandesi traditori³⁵. Tale conflitti e pratiche, quindi, non erano limitati al Mediterraneo ed erano per altro assai frequenti.

Torniamo a Mahon. Mentre Iancovich stava dibattendosi nei suoi guai giudiziari, in quel porto tutto cambiò. Nell'agosto del 1781 una armata franco-spagnola lo assalì, conquistandolo, mentre la fortezza rimase in mano degli inglesi³⁶. Teoricamente questo avrebbe dovuto cambiare la condizione delle imbarcazioni veneziane lì detenute, poiché se legittime prede di corsari inglesi, dovevano essere illegittime dal punto di vista spagnolo e così, subito, senza aspettare la fine delle ostilità, Capello ne chiese la liberazione. Si trattava di tre imbarcazioni, detenute assieme ad altre 23 neutrali, a cui si aggiungevano alcune imbarcazioni arrivate nel porto durante la normale navigazione³⁷.

Tale questione si sommava ad altre sorte dall'accaduto e che preoccupavano l'Ambasciatore. Subito dopo la presa dello scalo, la Spagna aveva scritto a tutti gli Stati italiani che avevano sbocchi sul mare, ingiungendo loro di non dare ricetto

³⁴ *Ibid.*, 181, 29 agosto 1781.

³⁵ ASV, Savi, I, 695, 29 agosto 1780.

³⁶ ASV, Spagna, 181, 298 agosto 1781, 32, 31 luglio, 29 agosto e 18 settembre 1781.

³⁷ *Ibid.*, 18 settembre 1781.

nei porti ai corsari minorchini. Il timore che questo accadesse era dovuto anche al fatto che molti di loro erano in realtà sardi, toscani e genovesi e che «alcuni pretesi armatori maonesi sono genovesi nascosti sotto il padiglione inglese». Gli stati italiani stavano prendendo tempo prima di rispondere o lo avevano fatto in modo generico, ma nel frattempo Genova aveva fatto disarmare tre legni corsari il cui equipaggio era composto quasi completamente da suoi sudditi; uno, con marinai sardi e genovesi, aveva subito la stessa sorte in Sardegna, mentre tre si trovavano nel porto di Livorno in attesa di nuove patenti inglesi. La questione pratica poco toccava Venezia, con porti Adriatici e distanti e i cui sudditi non erano coinvolti, eppure Capello consigliava prudenza. La richiesta della Spagna di considerare quali suoi sudditi tutti i minorchini e quindi pirati, poiché utilizzando tali patenti agivano contro il loro sovrano, metteva in imbarazzo i porti neutrali e rischiava di costituire un pericoloso precedente attorno a «un punto assai problematico nel diritto delle genti, cioè, chi debba considerarsi il sovrano, se quello che possiede il territorio senza la fortezza, o quello che con la fortezza domina il territorio»³⁸.

Se la resa della fortezza risolse tale questione, era molto più complessa quella dell'identità degli equipaggi³⁹. Le pretese che le navi, per essere considerate neutrali, dovessero avere l'equipaggio composto da due terzi di marinai sudditi della bandiera e che i sudditi neutrali non dovessero navigare su legni con bandiera di belligeranti erano di fatto rese inapplicabili dalla fluidità (Scuccimarra 2003; Andreozzi 2006) di quel mondo e anche dall'estrema scarsità di marinai rispetto all'enorme richiesta dovuta alla guerra con la conseguente concorrenza per ottenerne i servizi tra marina da guerra, marina mercantile e legni corsari⁴⁰.

A spingere Capello alla prudenza non erano, però, solo tali questioni, ma la necessità di non contrariare la Spagna mentre erano in corso due trattative importanti: una concernente il risarcimento spettante ai legni veneziani fermati nel corso della guerra e che poi, dopo lunghissimi iter tra diversi tribunali, erano stati rilasciati con sentenza favorevole e l'altra proprio le navi bloccate a Mahon⁴¹.

I bastimenti neutrali che si trovavano nel porto, infatti, erano stati confusi con i beni propri degli inglesi. Quindi per alcuni legni si affermava che essendo stati giudicati «buona preda» oramai appartenevano ai nemici e quindi erano diventati proprietà dei nuovi occupanti per diritto di guerra, per altri che in realtà, sotto copertura di prestanomi, trasportavano merci di inglesi e quindi sequestrabili. Per risolvere la disputa, che non coinvolgeva solo Venezia, era stato nominato un apposito tribunale, ma ancora a maggio del 1782 nessun processo era concluso⁴². Capello era quindi impegnato a risolvere i casi che riguardavano

³⁸ *Ibid.*, 30 ottobre 1781.

³⁹ ASV, Spagna, 181, 19 febbraio 1782.

⁴⁰ *Ibid.*, 3 settembre 1782.

⁴¹ ASV, Spagna, 181, 10 aprile e 20 novembre 1781.

⁴² *Ibid.*, 21 maggio 1782,

imbarcazioni veneziane e in particolare due che coinvolgevano influenti sudditi di potenze assai importanti per la Serenissima.

Il giorno prima dell'assalto, a Mahon era giunta una imbarcazione veneziana, capitanata dal suddito della Serenissima Nicolò Mauricchio, con carico di «risi e olio» appartenenti ufficialmente a un mercante suddito ottomano e con a bordo due mercanti di Tripoli, di cui uno parente del pascià di lì, in qualità di sopracarico e con cinque domestici. La nave venne fatta prigioniera dagli occupanti e i sette arrestati e inviati a Barcellona. L'Ambasciatore subito si adoperò per ottenere la liberazione dei prigionieri e del carico, temendo che l'accaduto ledesse il prestigio della bandiera veneziana e rompesse l'amicizia con Tripoli, allora in guerra con la Spagna. Tuttavia, nonostante il suo intervento, per i due mercanti iniziò un complicato periodo durato alcuni mesi, nel corso del quale cercarono di ottenere la restituzione di quanto sequestrato, viaggiando per questo tra Barcellona, Mahon e Marsiglia e venendo più volte incarcerati e liberati mentre nave e carico erano trattenuti nell'isola. A rendere difficile la loro posizione: l'ostilità esistente tra Spagna e Tripoli, ostilità che teoricamente di per sé vietava la loro permanenza in territorio spagnolo; la sete di guadagno degli occupanti e del loro comandante, il duca Louis Balbes di Crillon, intenzionati a far fruttare la loro impresa e il comportamento del comandante veneziano. Infatti, Mauricchio, la cui fama di non era specchiata e doveva denaro ai due mercanti, aveva rilasciato dichiarazioni contrastanti rispetto alla sorte del carico, aveva aperto in Mahon tre botteghe dove vendeva per suo conto riso, olio e porcina, senza che fosse nota la provenienza di tali merci che coincidevano con quelle di proprietà dei tripolini, ed era intenzionato, una volta conclusa la vendita, ad abbandonare la nave e partire. Nell'isola vi erano «gravissimi sospetti» che, in accordo con il mercante raccomandatario delle merci o col segretario o qualche dipendente dello stesso Duca di Crillon avesse «tessuto una trama a danno degli sventurati tripolini»⁴³.

Nel frattempo un secondo caso, che coinvolgeva un altro importante attore dello scacchiere mediterraneo, il Re del Marocco, impegnava Capello. Nel giugno del 1781, un corsaro con patente inglese, Francesco Costa, detto «the Favorite», aveva catturato e condotto a Mahon l'imbarcazione veneta Santissima Trinità e lacrime del purgatorio, il cui capitano era Giovanni Ragusin, suddito di Venezia e «uomo libero» di Lošinj (Lussino), oggi in Croazia. Il carico era «ricchissimo» e apparteneva, come attestato dai documenti di bordo, a Meir Pinto, un mercante ebreo di Essaouira (Mogador), appunto in Marocco. Questo avrebbe reso la cattura illegittima, ma nel corso della sua testimonianza Ragusin aveva dichiarato che i veri proprietari del carico erano due commercianti di Marsiglia e francesi di nascita. Così il processo era terminato col sequestro di nave e carico. Dopo la presa di Mahon da parte degli spagnoli, qualora il carico fosse già legittimamente passato nelle mani del corsaro, sarebbe diventato proprietà degli assalitori e il Re del Marocco, per opporsi a tale esito e non potendo più fare appello a Londra, si

⁴³ *Ibid.*, 30 ottobre e 4 dicembre 1781, 12 e 26 marzo, 7 e 21 maggio e 6 agosto 1782.

era rivolto al tribunale spagnolo in Mahon, sostenendo che la precedente sentenza era illegittima poiché il capitano aveva venduto la propria testimonianza al corsaro; l'Ambasciatore, che aveva esaminato il verbale dell'interrogatorio, riteneva l'accusa fondata⁴⁴.

Dalle missive di Capello sovente traspariva fastidio per le pratiche della mariniera veneziana che gli davano tanti grattacapi e occupazioni 'banali'⁴⁵. Un fastidio accompagnato da allarme per la scarsa prudenza, l'imperizia e i rischi eccessivi. Le frodi e le illegalità e la violazione delle norme della neutralità, se scoperti, rischiavano di mettere in cattiva luce la bandiera della Serenissima con il conseguente aumento dei controlli, sospetti e restrizioni da parte delle autorità delle potenze belligeranti. Tuttavia, quello che l'ambasciatore disapprovava e stigmatizzava era il mancato rispetto degli accordi, anche illegali e occulti, che i capitani stipulavano con i mercanti perché faceva apparire inaffidabile la mariniera veneziana, gettando discredito sulla bandiera della Serenissima, e non il mancato rispetto delle norme stabilite dagli Stati, compreso di quelle fissate da Venezia. Anzi, riguardo ciò la burocrazia e la diplomazia della Repubblica garantivano un continuo sostegno alla mariniera.

Quando, nell'agosto del 1781 la checchia con bandiera veneziana Madonna del Rosario, del capitano Zaccaria Fantuzzi, proveniente da Genova, con nella stiva tabacco inglese e quindi di importazione vietata, approdò a Cadice, alcuni militari, in seguito a una denuncia anonima, salirono sull'imbarcazione per perquisirla. In realtà si trattava di un traffico che godeva di buone 'coperture', probabilmente, come sembra di leggere tra le righe, pure in seguito all'operato del Console della Serenissima lì residente, ma la sorpresa spaventò il capitano che fuggì a terra e così il suo comportamento impose al tenente che comandava la truppa, «non difficile al favore», di perquisire la nave con scrupolo, scoprendo gran quantità di tabacco. Irritato per l'agire di Fantuzzi e imbarazzato per la presenza dei passeggeri, tra cui pure la «spia» autore della denuncia, l'ufficiale «perdetto ogni arbitrio di facilità [...] onde tutto fu sequestrato e posto in rigore di giustizia». A questo punto, poiché l'atmosfera a Cadice si era fatta rischiosa per le navi veneziane provenienti da Genova, il console fece salpare veloci imbarcazioni perché le intercettassero e le avvisassero di gettare il tabacco in mare e scrisse ai viceconsoli di Malaga e Algeiras di fare altrettanto. Capello, da parte sua, inviò simili avvisi al console della Repubblica in Barcellona. Inoltre ordinò al Console in Cadice di fare il possibile per salvare il salvabile, non agendo ufficialmente, però, ma «con i migliori consigli e con gli uffici coperti»⁴⁶.

In effetti se, come abbiamo appena visto, la burocrazia veneziana non disdegnava di assumere un ruolo attivo nella protezione delle pratiche attuate dalla

⁴⁴ *Ibid.*, 6 agosto e 10 dicembre 1782.

⁴⁵ *Ibid.*, 3 dicembre 1782.

⁴⁶ *Ibid.*, 21 agosto 1781. Sul contrabbando a Cadice e i traffici di tabacco vedi Escobedo 2003; Bartolomei 2009.

marineria della Serenissima, la sua azione era rivolta soprattutto a darle sostegno nei confronti delle autorità e dei tribunali delle potenze belligeranti.

Se la presa di Mahon sollevava le imbarcazioni della Repubblica che commerciavano con e da la costa della Spagna dalla presenza dei corsari con patente inglese, non li liberava da quelli con patente spagnola che navigavano nei pressi di Gibilterra e nello stretto. A fronte del moltiplicarsi delle 'prese' i giudizi degli ambasciatori veneziani sui tribunali che giudicavano della loro legittimità erano impietosi: gestiti in base a «un involutissimo metodo giudiziario» erano composti «per lo più da figuri o ignoranti o venali» sempre inclini a soddisfare «le ragioni dei loro nazionali»⁴⁷. In tale contesto, inoltre i corsari sceglievano di portare le loro prede in quei porti dove sapevano di poter contare su tribunali 'amici'. Nel 1782 il porto spagnolo di Ceuta, sulla costa nord-africana, era quello preferito dai corsari e, secondo Capello, sede di un tribunale «notoriamente interessato con gli armatori» e invisibile a tutte le bandiere neutrali furiose per l'iniquità «di quelle africane sentenze»⁴⁸. Tuttavia, nonostante i richiami alla giustizia e alla correttezza dei processi, la rete diplomatica della Serenissima si attivava in difesa dei capitani anche quando era certa della loro colpevolezza. Da un lato l'ambasciatore si muoveva a corte, presso le autorità politiche e in particolare il segretario di Stato, José Moñino Conte di Floridablanca, rivendicando la correttezza della bandiera veneziana e, quando questa era insostenibile, appellandosi alle modalità della presa, alla durezza della detenzione o all'insicurezza dei porti dove le navi erano state condotte per ottenere il trasferimento in un foro ritenuto amico⁴⁹. Dall'altro i consoli e i viceconsoli agivano nei tribunali e con i giudici; a loro era demandato di ottenere sentenze favorevoli impiegando qualsiasi mezzo 'prudente' e più 'conducente', anche se costoso, con i migliori 'consigli', con gli 'uffici coperti', e con i più 'destri maneggi'⁵⁰.

5. COMMERCIO, NEUTRALITÀ, GUERRA

Le relazioni tra commerci, stati, guerre e neutralità appaiono dense e complesse, anche nelle loro ricadute negative o positive sulle economie.

Nel corso della Guerra d'Indipendenza americana, la Russia e la Prussia erano interessate ai traffici di Olanda, Svezia e Danimarca perché grazie a tale bandiere commercializzavano i loro prodotti, in particolare materie prime quali il legname da costruzione. Se la guerra rendeva preziosa tale risorsa, necessaria alla fab-

⁴⁷ *Ibid.*, 180, 31 ottobre 1780 e 181, 13 novembre 1781. Senza entrare nella questione del funzionamento dei tribunali di Antico Regime, per il sistema spagnolo per la definizione legale delle dispute sorte intorno alla corsa si veda Corrales Elizondo 2004, 82-85; Elizondo 1769, 209-234. Sui tribunali di preda anche Foti 2016.

⁴⁸ *Ibid.*, 4 giugno e 5 novembre 1782.

⁴⁹ *Ibid.*, 10 aprile e 10 settembre 1781, 3 dicembre 1782 e 7 gennaio 1783.

⁵⁰ *Ibid.*, 10 aprile, 21 agosto e 13 novembre 1781, 6 agosto e 31 dicembre 1782 e 14 gennaio 83.

bricazione di navi, l'esistenza di bandiere neutrali e la difesa dei loro traffici era quindi fondamentale per l'andamento delle loro economie, come la possibilità di commerciare con i paesi belligeranti e di sfruttare gli eventuali spazi da questi lasciati liberi nei traffici⁵¹. Nel ripetersi di frizioni con l'Olanda, che abusava della sua condizione di neutralità per condurre traffici considerati vietati dall'Inghilterra, i corsari inglesi mettevano sotto pressione i legni neutrali dell'Olanda e delle potenze del Nord, mettendo a rischio la possibilità di successo della loro bandiera che rischiava di dover affrontare una alleanza soverchiamente superiore⁵². Le pene imposte per tali pratiche erano severissime e accadeva che i corsari che eccedevano fossero giustiziati. Questo, però, non era sufficiente a eliminare il problema, mentre i corsari premevano con forza sulla corona, la corte e la burocrazia inglesi perché venisse dichiarata guerra all'Olanda⁵³. La scarsità di marinai, contesi tra le imbarcazioni militari, commerciali e corsari, rendeva incerta, al di là della bandiera, la provenienza degli equipaggi, ma ancora di più quella degli armatori, che per di più raccoglievano risorse sui mercanti finanziari internazionali⁵⁴.

Nel dicembre 1780, alla vigilia della dichiarazione di guerra, secondo l'ambasciatore veneziano a Londra, Simon Cavalli, erano state preparate 1000 patenti di corsa⁵⁵. Le modalità dello scoppio della guerra che colse ignare e impreparate le imbarcazioni olandesi, fece sì che in pochissimo tempo a centinaia caddero preda dei corsari. Tuttavia Cavalli, nel valutare i danni subiti dalla bandiera, calcolava che la maggior parte dei carichi appartenessero a potenze neutrali e pure a mercanti inglesi e che gran parte delle imbarcazioni fossero state assicurate sulla piazza di Londra⁵⁶. Così, per tale tramite, gli effetti negativi della guerra colpivano anche quella piazza, coinvolgendo ancora i mercati finanziari.

Sui costi e i guadagni della guerra si dividevano le opinioni pubbliche dei paesi belligeranti in un difficile comporsi dei diversi interessi esistenti e ancora il dato finanziario era elemento determinante. Infatti gran parte della guerra era finanziata col debito pubblico. All'inizio del 1782, l'ambasciatore veneziano calcolava in almeno 100 milioni di sterline d'oro il debito inglese, mentre veniva offerto, tramite l'intermediazione di quattro tra i principali banchieri del Regno, un nuovo prestito di 13 milioni e mezzo con l'interesse del 5,45 per cento garantito su dazi posti allo smercio di alcuni dei principali beni di consumo⁵⁷. In Spagna, in-

⁵¹ ASV, Inghilterra, 130, 15 dicembre 1780, 5 gennaio, 19 febbraio, 23 marzo 1781 e 30 ottobre 1781, 1 gennaio 1782.

⁵² *Ibid.*, 28 novembre, 19, 22, 26 e 29 dicembre 1780, 5 e 31 gennaio e 13 e 23 marzo 1781 e 1 gennaio e 15 e 22 febbraio 1782.

⁵³ *Ibid.*, 19 dicembre 1780 e 2 novembre 1781. Sulle relazioni economiche tra Olanda e Inghilterra vedi Oostindie e Roitman 2014.

⁵⁴ *Ibid.* 5 gennaio 1781 e 131, 14 maggio 1782.

⁵⁵ ASV, Inghilterra, 130, 29 dicembre 1780.

⁵⁶ *Ibid.*, 31 gennaio 1781.

⁵⁷ *Ibid.*, 26 febbraio e 12 marzo 1782.

vece, l'erezione del Banco nazionale di San Carlo (Muñoz 1994; Fernández 2015) e la messa in circolazione di cedole che svolgevano la funzione di carta moneta non riuscivano a risolvere i bisogni di liquidità della Corona, per la scarsa fiducia verso di essi anche nei mercati finanziari internazionali⁵⁸.

Dunque, le fluidità e pratiche della neutralità e della belligeranza dislocavano gli effetti di queste in geografie fluide all'interno degli stati e negli spazi internazionali, distribuendole in modo non diretto e mai scontato. I rapporti tra stati, le reti finanziarie, le dinamiche della economia internazionale, l'identità dei carichi e delle imbarcazioni, dei corsari e dei loro amatori, degli equipaggi e capitani rendeva complesso il capire in quale piazza commerciale e in quale stato si concretizzassero le perdite e i guadagni e quali fossero gli interessi in gioco, pure all'interno degli stati coinvolti. Anche la attività stessa dei tribunali contribuiva alla complessa attribuzione delle risorse nella contrattazione che si apriva tra gli interessi dei giudici, delle autorità coinvolte e quelli dei mercanti e dei corsari con le loro molteplici identità possibili.

Lo stato costruiva infrastrutture e spazi di prevedibilità e offriva servizi necessari ai mercanti e finanziari per emergere nelle concorrenze con i loro avversari e, come contropartita, chiedeva la collaborazione e le risorse necessarie per sostenere il proprio potere e la propria esistenza, anche nei conflitti bellici, e, pure, per riprodurre il sistema di gerarchie – sociali, economiche e politiche – dentro il quale era situato. Questo costituiva un costo per mercanti e finanziari che cercavano di pagare il meno possibile per ottenere le infrastrutture e i servizi loro indispensabili, ma che nel contempo erano interessati al mantenimento del sistema complessivo delle gerarchie, pure di quelle tra gli Stati. Mirando alla 'pubblica felicità', lo Stato, mercantilista, era dunque attratto dal commercio attivo quale fonte di ricchezza e, quindi, di potere e, nello stesso tempo, era interessato al capitale 'liquido' che mercanti e finanziari potevano rendere velocemente disponibile per fare fronte ai picchi dei suoi bisogni⁵⁹. In tale ottica la 'pubblica felicità' pare materializzarsi da un lato nella potenza militare dello Stato, dall'altro nell'equilibrio complessivo degli interessi interni allo stato, interessi strettamente connessi alla dinamiche economiche internazionali e agli equilibri qui esistenti. La neutralità assume il ruolo di fattore determinante per il raggiungimento e mantenimento di tali equilibri. Così, se i modi delle relazioni tra guerre e commerci delineati da Charles Tilly (1990) appaiono essere ancora un elemento centrale di ogni analisi concernente tali problematiche, il punto di vista della neutralità impone di complicarli e inserirli negli specifici contesti in cui si avverano.

⁵⁸ ASV, Spagna, 181, 27 marzo 1781 e 11 giugno, 22 luglio e 17 dicembre 1782.

⁵⁹ Su tale temi Andreozzi 2017 e la bibliografia ivi citata.

BIBLIOGRAFIA

- Alimento, A. (ed.) (2011), *War, Trade and Neutrality. Europe and the Mediterranean in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Franco Angeli, Milano.
- Allison, R. (2011), *The American Revolution: A Concise History*, Oxford University Press, New York.
- Ambrosini, F. (1975), "Un incontro mancato: Venezia e Stati Uniti d'America (1776-1797)", *Archivio veneto*, CV, pp. 3-51.
- Andreozzi, D. (2006), "Lacrime e sangue. Sudditi anfibio, uomini e merci nell'Adriatico centro-settentrionale del Settecento", in Avellini, L., D'Antuono, N. (a cura di), *Custodi della tradizione e avanguardie del nuovo sulle sponde dell'Adriatico. Libri e biblioteche, collezionismo, scambi culturali e scientifici, scritture di viaggio fra Quattrocento e Novecento*, CLUEB, Bologna, pp. 367-82.
- Andreozzi, D. (2012), "Croissance et économie licite, illicite et informelle à Trieste au XVIIIe siècle", in Figeac-Monthus, M., Lastécouères, C. (dir.), *Territoires de l'illicite: ports et îles. De la fraude au contrôle (XVIIe - XXe s.)*, Armand Colin, Paris, pp. 173-87.
- Andreozzi, D. (2017), "From the Black Sea to the Americas. The Trading Companies of Trieste and the Global Commercial Networks (18th Century)", in Id. (ed.) *Mediterranean doubts: Trading Companies, Conflicts and Strategies in the Global Spaces (XV-XIX Centuries)*, New Digital Frontiers, Palermo.
- Antoine, F., Heirwegh, J.-J. (2008), "Le port franc d'Ostende", in Antoine, F., Bernard, B. (dir.), *Lombardie et Pays-Bas autrichiens: regards croisés sur les Habsbourg et leurs réformes au XVIIIe siècle*, Éditions de l'Université de Bruxelles, Bruxelles, pp. 99-110.
- "Aux bords des institutions. À propos du «commerce actif» en Méditerranée à l'époque moderne", *Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines* [En ligne], 127-1 | 2015, mis en ligne le 11 juin 2015, URL : <http://mefrim.revues.org/2125>.
- Bartolomei, A. (2009), "Le port, la baie et la côte : les usages différenciés des espaces portuaires de Cadix à la fin de XVIII^e siècle", in Andreozzi, D., Panariti, L., Zaccaria, C. (a cura di), *Acque, terre e spazi dei mercanti. Istituzioni, gerarchie, conflitti e pratiche dello scambio dall'età antica alla moderna*, Editreg, Trieste, pp. 41-67.
- Benejam Pallicer, M. (2014), *Los corsarios de Menorca al servicio de la Gran Bretaña (1778-1782)*, Editorial Circulo Rojo, Almería
- Bono, S. (2006), "Malta e Venezia tra corsari e schiavi", *Mediterranea Ricerche storiche*, III/7, pp. 213-222.
- Brenner, R., (2003), *Merchants and Revolution. Commercial Change, Political Conflict, and London's Overseas Traders, 1550-1563*, Verso, London-New York.
- Buti, G., Hrodey, P. (dir.) (2013), *Dictionnaire dei Corsaires et Pirates*, CNRS Edition, Paris.
- Buti, G., Hrodey, P. (dir.) (2016), *Histoire des pirates et des corsaires de l'Antiquité à nos jours*, CNRS Edition, Paris.
- Calafat, G., Salvemini, B., *Présentation*, «Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines» [En ligne], 127-1 | 2015, mis en ligne le 30 juin 2015, consulté le 20 mai 2016. URL : <http://mefrim.revues.org/2191>.

- Carlos, S., Ann, M., Nicholas, S. (1996), "Theory and History: Seventeenth-Century Joint-Stock Chartered Trading Companies", *The Journal of Economic History*, 56/4, pp. 916-924.
- Carrino, A. (2011), "Fra nazioni e piccole patrie. «Padroni» e mercanti liguri sulle rotte tirreniche del secondo Settecento", *Società e storia*, 131, pp. 36-67.
- Chanet, W. (dir.) (2010), *Les ressources des faibles. Neutralités, sauvegardés, accommodements en temps de guerre (XVIe-XVIIIe siècles)*, Presses Universitaires du RENNES, Rennes.
- Corazzol, G. (1997), *Cineografo di banditi sullo sfondo di monti. Feltre 1634-1642*, Unicopli, Milano.
- Corrales Elizondo, A. (2004), "Regulación legal del corso y la piratería marítimas", *Piratería y corso en la Edad moderna, XXIX Jornadas de Historia Marítima, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia Marítima y Cultura Naval*, 46, pp. 703-103.
- De Madiaraga, I. (1962), *Britain, Russia, and the Armed Neutrality of 1780. Sir James Harri's Mission to St. Petersburg during the American Revolution*, New Haven: Yale University Press.
- Descrizione geografica delle isole Baleari e Pitiuse e specialmente dell'isola di Minorca e porto Maone* (1756), Venezia.
- Dizionario Biografico degli Italiani, vol. 18, voce "Antonio Capello".
- Eldem, E. (1999), "French Trade and the Commercial Policy in the Levant in the Eighteenth Century", *Oriente Moderno*, 79/1, pp. 27-47.
- Elizondo de, F. A. (1769), *Practica Universal Forense de los tribunales superiores de España y las Indias*, Johachin Ibarra, Madrid, tomo II
- Epstein, R. (2002), *Freedom and growth: the rise of states and markets in Europe, 1300-1750*, Routledge, London.
- Escobedo, R. (2003), "Sospechosos Habituales : contrabando de tabaco y comerciantes extranjeros en los puertos españoles", in Villa Garcia, M. B., Pezzi P. C. (eds.), *Los Extranjeros en la España moderna*, Junta de Andalucía, Malaga, I, pp. 313-323.
- Fernández, R. M. (2015), "Banco nacional de San Carlos su comisionado más longevo; Andrés Fraile, Burgos, 1782-1819", *Revista Española de Historia de la Contabilidad*, 22, pp. 120-171
- Foti, R.L. (2016), *La giusta preda. Diritto, istituzioni, commercio nel Mediterraneo di età napoleonica*, Istituto Poligrafico Europeo, Palermo.
- Fusaro, M., Polonia, A. (eds.) (2010), *Maritime History as Global History*, IMEHA, St. John, Newfoundland, Canada.
- Grafe, R. (2014), "On the spatial nature of institutions and the institutional nature of personal networks in the Spanish Atlantic", *Culture & History Digital Journal*, 3/1, 2014. doi: <http://dx.doi.org/10.3989/chdj.2014.006>.
- Harlaftis, G., Dimitropoulos, D., Starkey, D. J. (eds.) (2016), *Corsaires and Pirates in the Eastern Mediterranean, Fifteenth-Nineteenth Centuries*, Sylvia Ioannou Foundation, Athens.
- Hont, I. (2005), *Jelousy of Trade: International Competition and the Nation State in Historical Perspective*, Harward University Press Cambridge M.A.
- Tracy, J. D. (ed.) (1991), *The Political Economy of Merchant Empires*, Cambridge University Press, Cambridge, pp. 22-40.
- Kaiser W., Calafat. G. (2014), "Violence, Protection and Commerce: corsaring and *ars piratica* in the Early Modern Mediterranean", in Eklöf Amirell, S., Müller, L. (eds.), *Persistent Piracy. Maritime Violence and State Formation in the Global Historical Perspective*, Palgrave, Basingstoke, pp. 69-92.
- Karsh, E. (1988), *Neutrality and Small States*, Routledge, Florence Ky.
- Lo Basso, L. (2002), *In traccia dei legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Philobiblon Edizioni, Ventimiglia.
- Marzagalli, S. (1999), « *Les boulevards de la fraude* ». *Le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813*. Presses Universitaires du Septentrion, Bordeaux, Hambourg, Livourne, Villeneuve d'Ascq.
- Marzagalli, S., Marnot, B. (2006), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI^e au XX^e siècle*, Presses Universitaires du Bordeaux, Bordeaux.
- "Moralités marchandes dans l'Europe Méditerranéenne au XVIII^e siècle : institutions, appartenances, pratiques" (2014), *Rives Méditerranéennes*, 49.
- Muñoz, A. S. (1994), "Sobra la fundación del Banco Nacional de San Carlos y el Cabildo Malagueño", *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*, 3, pp. 209-217.
- Oostindie, G., Roitman, J. V. (eds.) (2014), *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800 Linking Empires, Bridging Borders*, Brill, Leiden-Boston.

- Oostindie, J. V. Roitman (eds.) (2014), *Dutch Atlantic Connections, 1680–1800 Linking Empires, Bridging Borders*, Leiden.
- Robins, N. (2006), *The Corporation that Changed the World: How the East India Company Shaped the Modern Multinational*, Pluto Press, London.
- Rollandi, M. S. (2010), “Mimetismo di bandiera nel mediterraneo del secondo Settecento. Il caso del Giorgio Inglese”, *Società e storia*, 130, pp. 721-42.
- Salvemini, B. (2011), “Negli spazi mediterranei della «decadenza». Note su istituzioni, etiche e pratiche mercantili della tarda età moderna”, *Storica*, 51, pp. 7-51.
- Salvemini, B., Zaugg R. (a cura di), “Frodi marittime tra norme e istituzioni (secc. XVII-XIX)”, *Quaderni Storici*, 143/2.
- Schnakenbourg, E. (dir.) (2015), *Neutres et neutralité dans l'espace atlantique durant le long XVIIIe siècle (1700-1820), Une approche globale*, Editions les Perséides, Bécherel.
- Schnakenbourg, E., (2013), *Entre la guerre et la paix : Neutralité et relations internationales, XVIIe-XVIIIe siècles*, Presses Universitaires du RENNES, Rennes.
- Scuccimarra, L. (2003), “La costruzione dell'universale. Alle origini del cosmopolitismo illuministico”, *Storica*, 27, pp. 61-105
- Stapelbroek, K. (2008), “Universal Society, Commerce and the Rights of Neutrality Trade: Martin Hubner, Emer de Vettel and Ferdinando Galiani”, in Petter Korkman & Virpi Makinen (eds.), *Universalism and Political Philosophy*, Helsinki Collegium for Advanced Studies, Helsinki, pp. 63-89.
- Stapelbroek, K. (ed.) (2011), *Trade and War: The Neutrality of Commerce in the Inter-State System*, Collegium for Advanced Studies, Helsinki.
- Stern, P. J., Wennerlind, C. (eds.) (2014), *Mercantilism Reimagined: Political Economy in Early Modern Britain and its Empire*, Oxford University Press, New York.
- Talbot, M. (2017), *British- Ottoman Relations, 1661-1807: Commerce and Diplomatic Practice in Eighteenth Century Istanbul*, The Boydell Press, Rochester NY.
- Tilly, Ch. (1990), *Coercion, Capital, and European States, AD 990-1990*, Cambridge MA, Basil Blackwell
- Wallerstein, I. (1980), *The Modern World System: Mercantilism and the Consolidation of the European World Economy, 1600-1750*, vol. II, New York.