

Napoli e Amsterdam

Relazioni, negoziazioni e traffici
nel XVIII secolo

Gabriella Desideri



Federico II University Press



fedOA Press



Università degli Studi di Napoli Federico II
Clio. Saggi di scienze storiche, archeologiche e storico-artistiche

Gabriella Desideri

Napoli e Amsterdam

Relazioni, negoziazioni e traffici nel XVIII secolo

Federico II University Press



fedOA Press

Napoli e Amsterdam : relazioni, negoziazioni e traffici nel XVIII secolo / Gabriella Desideri. – Napoli : FedOAPress, 2024. – 222 p. ; 24 cm. – (Clio. Saggi di scienze storiche, archeologiche e storico-artistiche ; 48).

Accesso alla versione elettronica: <http://www.fedoabooks.unina.it>

ISBN: 978-88-6887-228-1

DOI: 10.6093/978-88-6887-228-1

ISSN: 2532-4608

Il lavoro è risultato vincitore del premio “Giuseppe Giarrizzo” – I Edizione, assegnato dalla Fondazione “Giuseppe e Maria Giarrizzo”.

In copertina: Francesco Guardi, *Il convegno diplomatico*, Venezia, Ca' Rezzonico – Museo del Settecento Veneziano (foto M. De Fina 2019 © Archivio Fotografico – Fondazione Musei Civici di Venezia).

Comitato scientifico

Francesco Aceto (Università degli Studi di Napoli Federico II), Francesco Barbagallo (Università degli Studi di Napoli Federico II), Gennaro Maria Barbuto (Università degli Studi di Napoli Federico II), Marco Bizzarini (Università degli Studi di Napoli Federico II), Daniela Luigia Caglioti (Università degli Studi di Napoli Federico II), Carmela Capaldi (Università degli Studi di Napoli Federico II), Massimo Cattaneo (Università degli Studi di Napoli Federico II), Giovanna Cigliano (Università degli Studi di Napoli Federico II), Bianca de Divitiis (Università degli Studi di Napoli Federico II), Roberto Delle Donne (Università degli Studi di Napoli Federico II), Werner Eck (Universität zu Köln), Carlo Gasparri (Università degli Studi di Napoli Federico II), Vinni Lucherini (Università degli Studi di Napoli Federico II), Fernando Marías (Universidad Autónoma de Madrid), Mark Mazower (Columbia University, New York), Marco Meriggi (Università degli Studi di Napoli Federico II), Giovanni Montroni (Università degli Studi di Napoli Federico II), Luigi Musella (Università degli Studi di Napoli Federico II), Alessandro Naso (Università degli Studi di Napoli Federico II), Massimo Osanna (Università degli Studi di Napoli Federico II), Marco Pacciarelli (Università degli Studi di Napoli Federico II), Valerio Petrarca (Università degli Studi di Napoli Federico II), Claudio Pizzorusso (Università degli Studi di Napoli Federico II), Anna Maria Rao (Università degli Studi di Napoli Federico II), Umberto Roberto (Università degli Studi di Napoli Federico II), Francesco Senatore (Università degli Studi di Napoli Federico II), André Vauchez (Université de Paris X-Nanterre), Giovanni Vitolo (Università degli Studi di Napoli Federico II)

© 2024 FedOAPress - Federico II University Press

Università degli Studi di Napoli Federico II
Centro di Ateneo per le Biblioteche “Roberto Pettorino”
Piazza Bellini 59-60
80138 Napoli, Italy
<http://www.fedoapress.unina.it/>
Published in Italy
Prima edizione: maggio 2024

Gli E-Book di FedOAPress sono pubblicati con licenza Creative Commons Attribution 4.0 International

Indice

<i>Introduzione</i>	9
Le fonti	25
<i>1. La politica dei trattati: volontà, progetti e obiettivi</i>	31
1.1. «Com'è [...] possibile che sia ricco il nostro paese se il denaro ch'esce [...] è di gran lunga maggior di quello che vi entra?»	31
1.2. I trattati nel riformismo borbonico	37
1.3. Merci, persone e prerogative consolari	43
<i>2. Napoli e lo straatvaart. Il Seicento</i>	53
2.1. Grano, annona e carestie	53
2.2. La svolta del 1648	60
2.3. La seconda parte del secolo	65
<i>3. «Sopra altre minuzie, che sotto ombra di privilegio, non fanno che guastare il commercio». Il trattato del 1753</i>	71
3.1. La tassazione	72
3.2. I consoli e i privilegi giurisdizionali	82
3.3. L'«eredità» di Münster	89
<i>4. Pacta servanda sunt?</i>	101
4.1. Privilegi e rapporti di forza	102
4.2. Nazioni più o meno favorite	110
4.3. «À la fois couronne indépendante et puissance dépendante»	114
<i>5. Traffici olandesi a Napoli nel Settecento</i>	121
5.1. La prima fase (1746-1763)	122
5.2. 1764, l'anno della fame	128
5.3. Dopo la carestia (1765-1786)	134
<i>6. La presenza commerciale olandese nei mercati meridionali</i>	141
6.1. Le merci	141
6.2. Le rotte	145
6.3. Gli olandesi e i mercati meridionali	150

<i>Conclusioni</i>	159
<i>Appendici</i>	165
1. Memoriale riguardante la necessità di conservare e ampliare i privilegi giurisdizionali degli olandesi nei territori meridionali (1737)	165
2. Primo progetto olandese per la formazione di un trattato di commercio con i Regni di Napoli e Sicilia (1739)	174
3. Osservazioni del marchese Fogliani, plenipotenziario napoletano all'Aia, sul progetto olandese per un accordo commerciale tra Province Unite e Regni di Napoli e Sicilia (16 dicembre 1742).	176
4. Estratto delle risoluzioni degli Stati Provinciali d'Olanda e Frisia Occidentale riguardo al trattato di commercio con i Regni di Napoli e Sicilia (28 agosto 1751)	178
5. Navi olandesi in entrata nel porto di Napoli	186
6. Navi olandesi in uscita dal porto di Napoli	193
7. Rappresentanti olandesi nelle Sicilie (XVIII secolo)	197
8. Rappresentanti napoletani all'Aia (XVIII secolo)	198
<i>Fonti d'archivio</i>	199
<i>Bibliografia</i>	201
<i>Indice dei nomi</i>	217

A Clara e Raffaele

Introduzione

Su qualsiasi cartina fisica o digitale è possibile vedere che Amsterdam e Napoli distano poco più di 1800 km. I Paesi Bassi (dal XVI al XVIII secolo Repubblica delle Province Unite) si affacciano sul Mare del Nord, lontano da quel Mediterraneo area di interesse commerciale che potrebbe essere considerata “naturale” per il Regno di Napoli data la sua posizione geografica¹. Vista da questa prospettiva, la conclusione del trattato di commercio e navigazione tra le Province Unite e Napoli del 1753 potrebbe lasciare quanto meno perplessi. Perché impegnarsi a siglare un accordo con uno Stato così lontano? Il dubbio si fa più sensato se si considera che Napoli non sembrava disporre di una marina mercantile in grado di affrontare viaggi così lunghi e impegnativi. Nonostante le riforme promosse durante il governo borbonico, si ritiene che gran parte del commercio estero napoletano si svolgesse «attraverso intermediari e con bastimenti stranieri [...], come si evince dai traffici con l’Impero russo che, specie con i porti del Baltico, si avvaleva di navi prevalentemente inglesi». I traffici napoletani più intensi riguardavano il Mediterraneo occidentale². Cosa spinse quindi entrambi gli Stati a investire energie politiche ed economiche nella formazione di un accordo commerciale? La sua conclusione fu utile?

Napoli siglò, tra il 1739 e il 1753, ben cinque trattati di commercio con potenze mediterranee e del Nord Europa, cui si aggiunsero, alla fine del secolo,

¹ Anna Maria Rao ritiene che, anche in studi più recenti, la dimensione mediterranea di Napoli e del Regno si presenti più come un «dato geografico acquisito per natura» che come un oggetto di riflessione specifica. A.M. Rao, *Napoli nel Mediterraneo del Settecento*, in *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento. Scambi, immagini, istituzioni*, atti del convegno internazionale (Napoli 16-18 maggio 2013), a cura di A.M. Rao, Bari, Edipuglia, 2017, p. 6.

² G. Di Taranto, *La marina mercantile del Mezzogiorno. Un bilancio storiografico (1950-1980)*, in *La storiografia marittima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea*, a cura di A. Di Vittorio - C. Barciela López, Bari, Cacucci, 2001, p. 290 e 292.

la convenzione doganale con la Sardegna e l'accordo commerciale con la Russia. L'analisi del trattato olandese consentirà di chiarire il significato dell'accordo nella *politica dei trattati* napoletana, espressione con cui ci si riferisce all'insieme dei temi, problemi, prospettive e contenuti dei negoziati che furono condotti nel corso del XVIII secolo³.

La ricerca si muoverà sul filo delle questioni che portarono dalla formazione dell'accordo alla sua "applicazione" economica, ricostruendo l'evoluzione delle relazioni politiche ed economiche tra Napoli e Amsterdam nel corso del XVIII secolo, tema quasi per nulla affrontato dalla storiografia. Gli storici che si sono occupati delle relazioni internazionali dei Regni di Napoli e Sicilia hanno focalizzato l'attenzione soprattutto sui rapporti con le principali potenze del tempo, Francia e Inghilterra⁴, e, in generale, con quelli del bacino mediterraneo⁵. Uno sguardo verso Nord ci viene offerto dallo studio di Maria Luisa Cavalcanti sulle relazioni tra Napoli e Russia negli ultimi decenni del secolo, prima e dopo la conclusione dell'accordo commerciale nel 1787⁶.

³ Espressione utilizzata da Giuseppe Galasso, il quale parla soprattutto dei «limiti» della politica dei trattati. G. Galasso, *Storia del Regno di Napoli*, vol. IV, *Il Mezzogiorno borbonico (1734-1815)*, Torino, UTET, 2006, pp. 112-117.

⁴ Sulle relazioni anglo-napoletane si veda almeno E. Lo Sardo, *Napoli e Londra nel XVIII secolo. Le relazioni economiche*, Napoli, Jovene, 1991. Per la Francia, F. Janin, *La France face aux Deux-Siciles (1734-1792). Les impasses de la grandeur*, Thèse de doctorat, École Pratique des Hautes Études, dir. Jean-Claude Waquet, 2016; R. Tufano, *La Francia e la Sicilia. Stato e disgregazione sociale nel Mezzogiorno d'Italia da Luigi XIV alla rivoluzione*, Napoli, Istituto italiano per gli studi filosofici, 2015; B. Salvemini, M.A. Visceglia, *Marsiglia e il Mezzogiorno d'Italia (1710-1846). Flussi commerciali e complementarità economiche*, in «Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée», CIII, 1, 1991, pp. 103-163; Id., *Pour une histoire des rapports économique entre Marseille et le sud de l'Italie au XVIII^e et au début du XIX^e siècle. Flux marchands, articulations territoriales, choix politiques*, in «Provence Historique», 177, 1994, pp. 321-365.

⁵ Sulla presenza napoletana in area levantina si veda C. Denis-Delacour, *Les Défis de la souveraineté. Navigations napolitaines en mer ottomane (1734-1856)*, Paris, Garnier, 2021. Per le relazioni politiche tra Napoli e Impero Ottomano cfr. soprattutto A. Di Vittorio, *Il commercio tra Levante Ottomano e Napoli nel secolo XVIII*, Napoli, Giannini, 1979. Sull'accordo con Tripoli si rimanda a F. Pirolo, *Peace treaties and trade between the Kingdom of Naples and Tripoli in the Eighteenth century*, in «Pedralbes», XXXVII, 2017, pp. 115-132; Id., *Un secolo di rapporti tra Napoli e Tripoli (1734-1835)*, Napoli, Giannini, 1983.

⁶ M. L. Cavalcanti, *Le relazioni commerciali tra il Regno di Napoli e la Russia, 1777-1815. Fatti e teorie*, Biblioteca dei «Cahiers internationaux d'histoire économique et sociale», Genève, Droz, 1979. Per la bibliografia più recente sui rapporti tra i due stati si rinvia a D. Amore, *Napoli, San Pietroburgo e il Mediterraneo, 1777-1861*, tesi di dottorato, Università degli studi di Napoli "Federico II", Université Paris I Panthéon Sorbonne, dir. A.M. Rao e M.P. Rey, 2017.

Ciò non significa che la storiografia abbia ignorato totalmente la questione. Per fare qualche esempio, negli ultimi anni Roberto Zaugg ha fornito elementi interessanti soprattutto sull'attività dei consoli olandesi di stanza a Napoli, spesso esponenti di importanti famiglie di religione riformata attivi nel commercio internazionale⁷. Anna Maria Rao ha ricostruito il commercio librario tra Napoli e Leida attraverso le corrispondenze dei Luchtman, importanti stampatori con legami in diverse città d'Europa⁸. Altri studiosi come Aldo Montaudo e Francesco Benigno ci hanno fornito preziosi riferimenti su traffici di derrate su vettore olandese. Manca però, da quanto è possibile constatare, uno studio che abbia affrontato in maniera sistematica il problema delle relazioni anzitutto politiche tra i due Stati nel XVIII secolo. Questa ricerca si inserisce quindi in questo "vuoto" storiografico: punto di partenza sarà l'accordo concluso tra le due parti negli anni '50 del secolo. Alla base è l'idea che il trattato commerciale, oltre a essere un dispositivo politico-normativo, sia il frutto di un processo negoziale tra due entità statuali e, come tale, specchio delle prospettive che entrambi i paesi ponevano a fondamento della conclusione dell'accordo.

È necessario quindi definire meglio la materia al centro della ricerca, il trattato di commercio. Esso si afferma, secondo la ricostruzione di Stephan Neff, come dispositivo normativo autonomo dal XVII secolo. Prima le questioni commerciali erano affrontate e chiarite all'interno dei trattati di pace. Nel Seicento si affermò la necessità di normalizzare le relazioni tra gli Stati prima belligeranti: ciò portò alla distinzione tra il processo di formazione di un trattato di pace e quello per la negoziazione degli accordi commerciali⁹. Antonella Alimento sostiene che tale normalizzazione poteva avere un duplice significato: realizzare la subordinazione di uno Stato all'altro (si veda, tra tutti, il trattato di Methuen tra Inghilterra e Portogallo)¹⁰, oppu-

⁷ R. Zaugg, *Stranieri di antico regime. Mercanti, giudici e consoli nella Napoli del Settecento*, Roma, Viella, 2011, soprattutto pp. 216-219.

⁸ A.M. Rao, *Aspettando lettere. Scambi librari fra Napoli e Leida nel Settecento*, in "Books seem to me to be pestilent things". *Studi in onore di Piero Innocenti per i suoi 65 anni*, t. I, a cura di C. Cavallaro, Manziana, Vecchiarelli, 2011, pp. 365-375.

⁹ S. Neff, *Peace and prosperity: commercial aspects of peace-making*, in *Peace treaties and international law in European History: From the Late Middle Ages to World War One*, ed. by R. Lesaffer, Cambridge, Cambridge University Press, 2004, pp. 365-381, cit. in A. Alimento, K. Stapelbroek, *Trade and Treaties: Balancing the Intestate System*, in *The Politics of Commercial Treaties. Balance of Power, Balance of Trade*, ed. by A. Alimento - K. Stapelbroek, London, Palgrave Macmillan, 2017, pp. 6-7.

¹⁰ Su questo argomento si veda anche G. Buccianti, *Accordi e trattati commerciali e di Asiento dalla pace di Westfalia alla pace di Utrecht*, Milano, Giuffrè, 1967, pp. 153-174; J.L. Cardoso,

re essere uno strumento di «diffusione» dell'antagonismo politico (qui si fa l'esempio dei trattati di commercio e pace anglo-francesi tra il 1697 e il 1699, che avvicinarono le Province Unite alla Francia allontanando queste ultime dall'Inghilterra)¹¹. Schnakenbourg pone in relazione questo sviluppo con il diverso ruolo del commercio nel contesto internazionale tra Seicento e Settecento. Se nel XVII secolo il commercio era visto come strumento per fiaccare l'avversario in un contesto di continua tensione bellica, esso divenne, nel secolo successivo, un mezzo per avvicinare gli Stati, espressione di cosmopolitismo e base per la pace. I trattati servivano a regolare la "gelosia del commercio" e a proteggere gli scambi in tempo di guerra¹². Tale evoluzione portò al consolidamento di forme consuetudinarie, così come a riprendere nei nuovi accordi clausole e/o interi trattati precedentemente abrogati. L'aspetto più interessante di questo sviluppo sta nel fatto che, accanto alla rivoluzione nella formazione degli accordi commerciali individuata da Keene, il processo portò alla fusione dei linguaggi della diplomazia con quelli del commercio, alla base della pratica legale. Si assistette così a una professionalizzazione, e l'esperienza commerciale di diplomatici e mercanti si fuse con il diritto internazionale, ma anche con leggi non scritte e con elementi del dibattito intellettuale. Sono espressione dell'istituzionalizzazione di questi processi organismi internazionali consultivi come il *Bureau de Commerce* e il *Conseil de commerce*, che mostrano come i trattati commerciali fossero strutturati allo scopo di controllare e dirigere il commercio estero fra gli Stati. Il vecchio sistema dei trattati fu per secoli uno strumento – sebbene ritenuto fallimentare – attraverso cui si ponevano sullo stesso piano realtà degli scambi e diplomazia, modellando così le relazioni commerciali a livello internazionale¹³.

Le peculiarità di questo dispositivo normativo lo hanno reso oggetto e punto di partenza della ricerca. Lo studio del processo di negoziazione dell'accordo consente di cogliere, accanto agli interessi che entrambi gli Stati ponevano alla base del trattato, anche le spinte che provenivano dai luoghi degli scambi, nonché la volontà politica che, da entrambe le parti, costituì il cuore dello sforzo negoziale.

Al centro dell'indagine è il Regno di Napoli all'indomani dell'arrivo di Carlo di Borbone nel 1734. Prima di questa data il Regno era stato parte prima dell'im-

The Anglo-Portuguese Methuen Treaty of 1703: Opportunities and Constraints of Economic Development, in *The Politics of Commercial Treaties*, cit., pp. 105-124.

¹¹ Alimento - Stapelbroek, *Trade and Treaties*, cit., p. 8.

¹² E. Schnakenbourg, *The Conditions of Trade in Wartime: Treaties of Commerce and Maritime Law in Eighteenth Century*, in *The Politics of Commercial Treaties*, cit., pp. 217-218.

¹³ Alimento - Stapelbroek, *Trade and Treaties*, cit., pp. 8-10.

pero spagnolo e poi di quello asburgico, pertanto, non possedeva una politica estera autonoma, né una sovranità sul mare. La ricerca sul trattato olandese è quindi direttamente legata al processo di formazione della sua politica estera, nonché alle questioni riguardanti il nuovo ruolo internazionale dello Stato borbonico.

Interessanti per il nostro scopo sono le riflessioni al riguardo sviluppate soprattutto a proposito delle relazioni politiche tra Napoli e i due principali Stati del tempo, Francia e Inghilterra. Per quanto riguarda la Francia, in una recente indagine Françoise Janin ha sottolineato che gli studiosi hanno considerato le relazioni tra Napoli e lo Stato d'Oltralpe soprattutto a partire dalla superiorità o dalla dipendenza da quest'ultimo¹⁴. Similmente sono interpretati i rapporti economici tra le parti: riprendendo Pasquale Villani, Janin stessa riferisce che il mercato napoletano aveva caratteristiche «coloniali»¹⁵. Uno degli elementi che emerge dalla storiografia riguarda la sostanziale divergenza tra gli interessi inglesi e francesi a Napoli e il nuovo orientamento economico del governo borbonico¹⁶. Ciò risulta particolarmente evidente dalle trattative per la formazione di trattati commerciali con questi Stati. Diversamente dal governo napoletano, Londra e

¹⁴ «Implicite ou non, les historiens les ont placées sous le signe de la confrontation des puissances, et, partant, de la supériorité de la France, la disproportion des puissances, ainsi que la hiérarchie dynastique étant synonymes de manière plus ou moins explicite de la domination française et de la crainte du roi des Deux-Siciles vis-à-vis de son cousin, comme le montrent les nombreuses allusions ou notations qui s'y rapportent. Aussi l'idée de la suprématie de la France fonde-t-elle la vision d'ensemble qui se dégage de la relation bilatérale». Janin, *La France face aux Deux-Siciles (1734-1792)*, cit., pp. 36-37.

¹⁵ P. Villani, *Il Mezzogiorno tra riforme e rivoluzione*, Laterza, Bari, 1962, p. 21; Janin, *La France face aux Deux-Siciles (1734-1792)*, cit., pp. 29 e 427. Così anche Tufano, il quale sottolinea che «l'economia del Mezzogiorno era tenuta ad un livello di dipendenza coloniale, di cui si avvantaggiava il commercio francese». Tufano, *La Francia e le Sicilie*, cit., p. 273. Secondo Anna Maria Rao si deve a «queste ripetute immagini di subordinazione coloniale» la scarsa consistenza della storiografia marittima di Napoli. A.M. Rao, *Introduzione. Napoli nel Mediterraneo del Settecento*, in *Napoli e il Mediterraneo*, cit., p. 20.

¹⁶ Cfr A.V. Migliorini, *I problemi del trattato franco-napoletano di navigazione e di commercio (1740-1766)*, in «Rivista storica italiana», XCI, 1, 1979, pp. 180-207; G. Barbera Cardillo, *Alla ricerca di una reale indipendenza. I Borboni di Napoli e la politica dei trattati*, Milano, Franco Angeli, 2013, pp. 14 e ss. Sulle negoziazioni per il trattato tra Napoli e Parigi si veda anche Janin, *La France face aux Deux-Siciles (1734-1792)*, cit., pp. 128-137; F. Diaz, *L'abate Galiani consigliere estero del Regno di Napoli*, in «Rivista Storica Italiana», LXXX, 4, 1968, pp. 834-909; R. Guariglia, *Un mancato trattato di commercio tra le Due Sicilie e la Francia e un parere inedito dell'abate Galiani*, in «Rivista di diritto internazionale», VIII, 1, 1914, pp. 5-20.

Parigi non mostrarono alcuna propensione a rinegoziare i privilegi di cui godevano i propri sudditi sul territorio napoletano, tanto che un vero e proprio accordo tra le parti fu concluso solo nel secolo successivo¹⁷. Giuseppe Barbera Cardillo e Anna Vittoria Migliorini hanno affermato che alla base del fallimento della stagione riformistica ci fu proprio l'incapacità dell'amministrazione napoletana di eliminare, in sede diplomatica, quei privilegi stranieri acquisiti quando Napoli era ancora provincia di Spagna. La debolezza napoletana e le conseguenti asimmetrie politiche rispetto agli altri Stati sono alla base anche dell'interpretazione della cosiddetta «politica dei trattati». Riprendendo l'opinione soprattutto di Giuseppe Maria Galanti, Giuseppe Galasso esprime un giudizio negativo riguardo alla concreta efficacia di questi accordi. Essi erano più utili agli stranieri che ai napoletani; erano giudicati privi di significato anche perché Napoli non era in grado di imporne il rispetto con la forza. Gli unici trattati davvero utili furono quelli conclusi con l'Impero Ottomano e le Reggenze barbaresche perché consentirono di alleviare il peso della pirateria sulle coste napoletane¹⁸.

Le relazioni estere napoletane sarebbero dunque fortemente influenzate dalla subordinazione politica ed economica del Regno rispetto alle grandi potenze del tempo. Questo quadro risulta più sfumato negli ultimi studi, dove, accanto ai rapporti di forza sbilanciati a favore della Francia, si mettono in evidenza anche le forme di resistenza e le strategie utilizzate dalle istituzioni napoletane soprattutto nella gestione quotidiana delle crisi. Lo studio di Roberto Zaugg, ad esempio, anche se focalizzato soprattutto sugli scontri tra francesi e inglesi e istituzioni napoletane, ci offre uno sguardo anche sulle altre *nationes* presenti a Napoli come olandesi, svedesi e danesi¹⁹.

La ricerca presentata in questa sede si pone in linea con l'apertura tematica proposta dagli studi citati: allargare cioè lo sguardo – nel nostro caso – alle relazioni

¹⁷ Napoli riuscirà a concludere un trattato commerciale con l'Inghilterra nel 1816. P. L.A. d'Hauterive - F. De Cussy, *Recueil des traités de commerce et navigation de la France avec des principaux puissances étrangères, depuis la paix de Westphalie en 1648*, parte II, vol. II, Paris, Rey et Gravier libraires, 1834, pp. 198 e ss. Nel caso della Francia alcune questioni commerciali saranno contenute nell'accordo firmato con la Repubblica francese il 10 ottobre 1796, mentre una «*convention relative au commerce*» risale al 1817, P. L. d'Hauterive - F. De Cussy, *Recueil des traités de commerce et navigation de la France avec des principaux puissances étrangères, depuis la paix de Westphalie en 1648*, parte I, vol. I, Paris, P.J. Rey libraire, 1844, pp. 333-340.

¹⁸ Galasso, *Storia del Regno di Napoli*, cit., pp. 116-117.

¹⁹ Come mette in evidenza già Janin, *La France face aux Deux-Siciles (1734-1792)*, cit., pp. 40-43, facendo riferimento a Zaugg, *Stranieri di antico regime*, cit.

intraprese con Stati non mediterranei e più «deboli», cercando di tematizzare questi rapporti al di là del paradigma della subordinazione-debolezza. Sia chiaro: non si vogliono negare in questa sede le conclusioni che la storiografia ha raggiunto su questo tema, ma solo arricchire il quadro fin ora delineato, approfondendo altresì la posizione napoletana nel contesto internazionale nel Settecento.

Ci si è confrontati con tre ambiti tematici oggetto di nuovi studi negli ultimi anni: commercio, trattati e diplomazia.

Per quanto riguarda la storia del commercio, sono da citare senz'altro gli studi che hanno posto sempre maggiore attenzione sul Mediterraneo, e che hanno preso le distanze dal paradigma braudeliano della decadenza di questo mare nel XVIII secolo²⁰. Come ha messo in luce Alida Clemente, questi studi hanno profondamente rivisto sia il rapporto di questo mare con lo spazio atlantico, sia le sue configurazioni interne, e ne hanno messo in evidenza l'importanza, tra le altre cose, sia come mercato di sbocco che come fonte di materie prime, capace di attirare in misura crescente le marine nordeuropee²¹. Tra questi, si possono far rientrare gli studi di Leos Müller e Dan Andersen, che hanno gettato luce, rispettivamente, sulla presenza svedese e danese nel Mediterraneo nel Settecento. Quest'area non era completamente sconosciuta alle navi scandinave: a partire dalla seconda metà del XVII secolo si moltiplicarono i bastimenti di questi Stati nelle acque dell'Europa meridionale. Se per la Svezia questa presenza era legata soprattutto al commercio del sale²², nel caso della Danimarca riguardava il trasporto di merci da un punto all'altro del Mediterraneo, ma anche tra questo mare e le coste atlantiche della Francia e della Spagna²³. Questi scambi erano particolarmente floridi in tempo di guerra: una delle prime conseguenze dei conflitti tra le maggiori potenze del tempo fu la diminuzione del numero di merci trasportate

²⁰ Come hanno fatto i contributi su Napoli e il Mediterraneo raccolti a cura di Anna Maria Rao: cfr. M. Aymard, *Conclusioni. Per una storia del Mediterraneo nel Settecento*, in *Napoli e il Mediterraneo*, cit., pp. 255-262.

²¹ A. Clemente, *Da Tripoli a Messina. Spazi contesi nel Mediterraneo settecentesco, tra completezza macroeconomica e gelosia del commercio*, in «Storia economica», XXI, 1, 2018, p. 12. Su questo tema si veda A. Bartolomei, S. Marzagalli, *Introduction*, in *La Méditerranée dans la circulation atlantique au XVIII siècle*, numero monografico della «Revue d'histoire maritime», 13, 2011, pp. 7-20.

²² Sin dal XVII secolo, L. Müller, *Consuls, Corsairs and Commerce. The Swedish consular service and long-distance shipping, 1720-1815*, Stoccolma, Uppsala University, 2004, pp. 50-55.

²³ O. Feldbæk, *Eighteenth-Century Danish Neutrality: Its Diplomacy, Economics and Law*, in «Scandinavian Journal of History», 8, 1983, p. 9.

dai belligeranti, e il corrispondente aumento della domanda di vettori neutrali²⁴. Il rinnovato interesse verso questo mare doveva avere anche motivi politici. L'ondata d'urto della grande guerra del Nord e il conseguente declino della potenza svedese portarono i nuovi quadri dell'amministrazione a ripensare la funzione della Svezia nel contesto politico internazionale. Diventò essenziale rafforzare la propria posizione soprattutto commerciale nel sistema politico ed economico dell'Europa del tempo, esigenza al centro della politica estera del Paese soprattutto con la conquista del potere da parte del partito degli *Hattar*, rappresentanti del comparto industriale e dei grandi esportatori, fautori di un orientamento economico più spiccatamente mercantilista²⁵. La fine della guerra aveva avuto conseguenze importanti anche per la Danimarca: l'indebolimento dell'antica nemica aveva consentito di stornare cifre importanti dalla spesa militare da investire nel progresso economico dello Stato, permettendo allo Stato scandinavo maggiore spazio di manovra in politica internazionale²⁶. I due Stati formarono così un'articolata rete consolare che supervisionava e, in alcuni casi, agevolava i traffici da e per il Levante²⁷.

La ricerca presentata qui è senz'altro ispirata da questo allargamento di prospettiva, proponendo al tempo stesso un ampliamento anche delle fonti utilizzate. Sia Müller che Andersen si servono per lo più di documentazione scandinava, mentre quasi assenti sono le fonti mediterranee²⁸. Solo Andersen riferisce di aver consultato anche materiali italiani, conservati presso l'Archivio di Stato di Firen-

²⁴ Ivi, p. 8 e ss.

²⁵ Sullo scontro tra le due principali fazioni della politica svedese, "Cappelli" (Hattar) e "Berretti" (Mössor), cfr. A. Alimento, *Scelte politiche e dibattito economico. La penetrazione della fisiocrazia in Svezia*, in *Cultura, intellettuali e circolazione delle idee nel Settecento*, a cura di R. Pasta, Milano, Franco Angeli, 1990, pp. 107-136.

²⁶ D.H. Andersen, *The Danish flag in the Mediterranean. Shipping and trade (1747-1807)*, 2 vol, Ph.d thesis, University of Copenhagen, dir. prof. Ole Feldbæk, 2000, p. 29.

²⁷ Müller, *Consuls, Corsairs and Commerce* cit.; P. Pourchasse, *Réseau consulaire et information économique : l'exemple du Danemark au XVIII siècle*, in «*Relations internationales*», 157, 2014, pp. 25-39.

²⁸ Sulla presenza svedese nel Regno di Napoli si segnala il recente articolo, costruito su fonti napoletane e svedesi, di Martin Almbjär e Alida Clemente, *Mercantilism from below? Swedish consuls and merchant networks between Naples and Stockholm in the mid eighteenth century*, in «*Business History*», 2023, pp. 1-21. L'intreccio di carte napoletane, svedesi e olandesi ha consentito ad Alida Clemente di ricostruire la vicenda del «console mercante» Abraham Sandol. Cfr. A. Clemente, *Un console mercante nella Napoli borbonica. Reti, nazioni e istituzioni nei giochi dello scambio*, Bari, Edipuglia, 2022.

ze, insieme a due fasci dell'Archivio del primo ministro reperiti a Istanbul²⁹. L'intreccio di documenti napoletani e olandesi non è solo funzionale alla bilateralità dell'oggetto d'esame, ma consente di moltiplicare i punti di vista e le prospettive della ricerca, evitando di guardare le relazioni tra i due Stati solo "da Nord".

Per quanto riguarda il caso napoletano, nuove ricerche hanno mostrato inoltre come l'immagine storiografica di paralisi istituzionale e stagnazione economica sia semplicistica: queste realtà furono attraversate da pulsioni riformatrici e dinamiche economiche tutt'altro che marginali³⁰. Ne sono un esempio gli studi raccolti nel volume *Napoli e il Mediterraneo* curato da Anna Maria Rao, da cui emerge non solo la complessità della gestione dei conflitti giurisdizionali nel Mediterraneo centrale, uno spazio caratterizzato da interazioni commerciali fitte, «debolmente gerarchizzate e interculturali»³¹, ma anche la pluralità di attori che animavano le principali piazze mercantili dei territori meridionali³². Una Napoli «città mondo», terminale di manufatti provenienti da tutt'Europa³³, il cui porto fu interessato da importanti lavori di ristrutturazione, da inquadrare nel contesto della politica di incentivazione degli scambi commerciali e marittimi dei primi anni del governo borbonico³⁴.

Si può far rientrare in questa nuova storiografia sul Mediterraneo il progetto portato avanti da Biagio Salvemini e altri studiosi delle teorie e delle politiche economiche sui mercantilismi dell'Europa mediterranea³⁵. Esso ha dato vita a

²⁹ Andersen, *The Danish flag in the Mediterranean*, cit., pp. 361-363.

³⁰ R. Zaugg, *Préface*, in Denis-Delacour, *Les Défis de la souveraineté maritime*, cit., p. 24.

³¹ B. Salvemini, *Crimini di mare, forme del diritto e conflitti mercantilistici nel Mediterraneo centrale: il "re proprio" di Napoli e l'ammutinamento della St. John (1735-1736)*, in *Napoli e il Mediterraneo*, cit., pp. 27-58.

³² D. Carnevale, *Il corpo dell'altro. Sepolture ebraiche e musulmane nella Napoli del Settecento*, ivi, pp. 161-174.

³³ A. Clemente, *Tra Europa e Mediterraneo: nuovi consumi e circuiti commerciali nella Napoli del Settecento*, ivi, pp. 59-73.

³⁴ B. Marin, *Trasformazioni portuali a Napoli nel Settecento. La nuova strada della Marina e il paesaggio del litorale orientale*, ivi, pp. 193-211.

³⁵ Ci si riferisce al progetto PRIN 2015 intitolato «Alla ricerca del "negoziante patriota". Mercantilismi, moralità economiche e mercanti dell'Europa mediterranea (secoli XVII-XIX)». Il progetto si basa su una precedente esperienza di ricerca sviluppata in progetti collettivi come «Aux bords des institutions» (2011-2014), che si proponeva di indagare le interazioni tra istituzioni che regolavano il commercio, potere politico e attori economici nell'età moderna: cfr. G. Calafat e B. Salvemini, *Présentation*, in «Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines», 127, 2015, 1, disponibile online <http://journals>.

studi sviluppatasi in diverse direzioni, dalle moralità mercantili alle diverse configurazioni del rapporto tra mercanti e istituzioni, sul filo di una distinzione tra interessi pubblici e privati da non intendere mai in maniera troppo netta³⁶. Senza entrare nel dettaglio di ricerche che meriterebbero una rassegna a parte, è interessante vedere come questi studi abbiano contribuito a delineare un quadro in parte nuovo della storia del commercio del Regno di Napoli, e, in particolare, della sua politica economica. L'iniziativa istituzionale di territorializzazione del commercio ha favorito, attraverso una «debordante» produzione di diritto positivo, la formazione di uno spazio commerciale ipernormato³⁷, che nella mente dei legislatori avrebbe dovuto regolare anche gli aspetti più minuti dell'interazione commerciale. Nei fatti tale processo è negoziato «dans le cadre des pavillons arborés par les navires et les droits qui y sont attachés»³⁸, nonché soggetto alla capacità dei singoli di utilizzare la *nazionalità* (intesa come appartenenza a una *natio* commerciale), il capitale umano e le risorse a disposizione per perseguire i propri interessi. La retorica del “negoziante patriota”, oggetto, in particolare, di un numero monografico della rivista *Storia economica*³⁹, è un esempio del tentativo di territorializzazione del commercio da parte degli Stati. Categoria nata nella pubblicistica filo-commerciale francese, viene definito patriota quel mercante la cui azione contribuisce alla pubblica felicità⁴⁰ e che perciò, oltre ad agire nel proprio interesse, concorre anche alla realizzazione del *bonum commune*, promosso e simbolicamente rappre-

openedition.org/mefrim/2191 (consultato 29/12/2023). Per le pubblicazioni più importanti sul tema si veda *Presentazione*, in *Consulte, rappresentanze, progetti per l'economia del Regno di Napoli*, vol. I (1736-1739), a cura di D. Ciccolella - A. Clemente - B. Salvemini, Napoli, CNR, 2021, p. VIII n.

³⁶ Particolarmente evidente in alcuni contributi sulla carestia del 1764, A. Clemente, *La carestia come risorsa. Mercanti e istituzioni a Napoli nel 1763-1764*, in «Società e storia», 168, 2020, pp. 269-275; D. Andreozzi, «*Ne pas celui de la Nation*». *Moralità, norme, interessi e commerci tra Trieste, il mare e gli spazi mercantili (XVIII secolo)*, in «Storia economica», XIX, 2, 2016, pp. 403-431; A. Clemente, *Aporie della moralità mercantile e governo politico del mercato: un negoziante «virtuoso» nella carestia del 1764*, ivi, pp. 531-559.

³⁷ Cfr. B. Salvemini, C. Denis-Delacour, *Introduction. Moralités marchandes du XVIII^e siècle*, in «Rives méditerranéennes», 49, 2014, disponibile online <https://journals.openedition.org/rives/4712> (consultato 29 dicembre 2023).

³⁸ Zaugg, *Préface*, cit., p. 19.

³⁹ Cfr. *Alla ricerca del «negoziante patriota». Moralità mercantili e commercio attivo nel Settecento*, a cura di B. Salvemini, numero monografico di «Storia economica», XIX, 2, 2016.

⁴⁰ B. Salvemini, *Virtù, mercantilismi e mercanti nell'Europa settecentesca. Qualche considerazione introduttiva*, ivi, p. 373.

sentato dal principe⁴¹. Essa è quindi la manifestazione del tentativo di individuare nel mercato uno strumento attraverso cui interesse privato e pubblico si conciliavano. La figura del mercante patriota si rivela essere un «oggetto introvabile nella realtà»⁴², così come era una mera costruzione discorsiva la sua opposizione al mercante forestiero⁴³. Non solo il mercante patriota non esiste, ma le stesse politiche attraverso cui gli Stati cercarono di conciliare interesse pubblico e privato furono spesso incoerenti. L'esercizio della forza contro gli operatori commerciali immorali avrebbe rischiato di eliminare una delle fonti della felicità pubblica, la propensione all'investimento rischioso da parte degli stessi mercanti⁴⁴.

L'ultimo contributo di questo progetto è quello dedicato alla raccolta delle consulte e di altri documenti commerciali tra il 1736 al 1739, anno dell'istituzione del Supremo Magistrato di commercio. Esso ha selezionato testi prodotti da diversi attori, istituzionali e non, che parteciparono a vario titolo all'elaborazione della decisione in materia economica⁴⁵. Accanto a figure istituzionali come i segretari del principe o i consiglieri di Stato, si fecero largo in questo periodo soggetti definiti come «titolari di *expertise*», convocati alla elaborazione di decisioni non come portatori d'interessi ma come soggetti «potenzialmente capaci di processare le informazioni e predisporre gli atti autoritativi del sovrano sulla base di saperi per così dire universalizzanti, che tendono ad esorbitare dai giochi conflittuali e negoziali della società civile»⁴⁶. Al centro del testo vi è quindi «l'interventismo statale dell' "età del commercio"»: il focus è la produzione documentaria degli apparati consultivi in ambito commerciale, in cui i linguaggi della Repubblica delle lettere si fondono con quelli della giurisprudenza, del diritto e della ragion di stato⁴⁷. L'obiettivo è «contribuire a mettere in evidenza una modalità discorsiva connessa ai processi decisionali in materia economica»⁴⁸, in seno a quell'attenzione alle sperimentazioni di potere realizzate dai governi in campo commerciale nel XVIII secolo.

⁴¹ Denis-Delacour, Salvemini, *Introduction. Moralités marchandes du XVIII^e siècle*, cit., pp. 10 sgg.

⁴² Ivi, p. 11.

⁴³ A. Falcetta, «Ad utilità del commercio de' due Regni». *L'orizzonte morale dei mercanti greco-ottomani nel Regno di Napoli (XVIII secolo)*, in «Storia economica», XIX, 2, 2016, p. 564.

⁴⁴ Denis-Delacour, Salvemini, *Introduction. Moralités marchandes du XVIII^e siècle*, cit., p. 10.

⁴⁵ *Presentazione*, cit., p. VII.

⁴⁶ Ivi, pp. XIII-XIV.

⁴⁷ Ivi, p. XIV.

⁴⁸ Ivi, p. XXIII.

Il trattato olandese, così come gli altri accordi conclusi dal Regno di Napoli, si iscrive perfettamente nel processo di territorializzazione del governo borbonico: dall'eliminazione del giudice delegato – finalizzato a riportare le liti che coinvolgevano gli olandesi davanti ai tribunali napoletani – all'abolizione dei privilegi riconosciuti alla Repubblica come *nazione più favorita*. Condivide poi con le altre misure prese in esame dalla storiografia gli esiti in parte incoerenti. Sebbene con un atteggiamento metodologico diverso, lo studio qui presentato ha in comune con la bibliografia citata l'attenzione alle sperimentazioni di potere borboniche in campo commerciale, nonché al farsi della decisione politica in quest'ambito, analizzate in un contesto relativamente "tradizionale" come quello di uno studio sulle relazioni politiche ed economiche tra due Stati.

L'attenzione al trattato come fonte per una migliore conoscenza dell'ordine internazionale nel XVIII secolo è stata oggetto di riflessione da parte di Antonella Alimento e Koen Stapelbroek. Nello specifico, la raccolta da loro curata ha lo scopo precipuo di indagare come si è sviluppata l'idea dei trattati commerciali come strumenti con un impatto sullo sviluppo nelle relazioni tra gli Stati nel corso del XVIII secolo. Intrecciando dibattito teorico del tempo e prassi diplomatica, scopo finale è quello di utilizzare gli accordi commerciali come punto di partenza per ripensare l'economia politica nel contesto internazionale nel corso del Settecento. In sintesi, a partire dal dibattito sul tema dei trattati e combinando quest'ultimo con la pratica diplomatica, si prova a sviluppare un nuovo paradigma per analizzare «l'economia politica dell'ordine internazionale» nel Settecento⁴⁹. Ripercorrendo le principali interpretazioni dei trattati commerciali, i due autori hanno individuato due orientamenti principali. Il primo che vede i trattati come strumento di subordinazione degli Stati maggiori (e manifatturieri) verso quelli privi di un settore manifatturiero forte ma con colonie (Portogallo e Spagna). Il secondo, più recente, è quello influenzato dalla *New Institutional Economics*, e pone maggiormente l'accento sul ruolo dei principali gruppi economici nel plasmare la politica commerciale estera, spostando l'attenzione dall'azione governativa di gestione dell'economia nazionale ai gruppi di interesse che pure hanno influenzato la conoscenza degli accordi commerciali⁵⁰. Alimento e Stapelbroek propongono di superare la dicotomia tra questi due approcci attraverso la storia intellettuale, connettendo,

⁴⁹ Alimento - Stapelbroek, *Trade and Treaties*, cit., p. 3.

⁵⁰ Ivi, p. 10-11.

per esempio, il processo endogeno di formazione delle politiche fiscali alla categorizzazione delle forme del commercio⁵¹.

Lo studio presentato qui condivide con il progetto di Alimento e Stapelbroek l'importanza data al trattato di commercio come fonte per comprendere la politica internazionale, ma è certamente meno ambizioso. Non si propone di fornire alcun nuovo paradigma per la conoscenza dell'ordine internazionale del XVIII secolo, ma solo approfondire i rapporti politici ed economici tra gli Stati in esame, nonché fornire un ulteriore tassello per lo studio delle relazioni tra Europa settentrionale e meridionale nel Settecento.

Un'altra differenza riguarda l'intreccio tra storia diplomatica e storia intellettuale. Non sono stati presi in considerazione i dibattiti intellettuali a Napoli e in Olanda su questioni commerciali, né i pochi cenni che vi sono, soprattutto ad autori napoletani, pretendono di essere esaustivi sul tema. Lungi quindi dal tema venturiano della circolazione delle idee e del loro impatto sulla decisione politica – al centro invece di un testo recente sempre curato da Antonella Alimento, *Modelli d'Oltre confine*⁵² –, si è voluto qui approfondire e ricostruire la volontà politica che portò alla stipula dei trattati soprattutto attraverso le corrispondenze dei diplomatici che concretamente gestirono le trattative, spesso mediatori tra le ambizioni politiche degli Stati e le pressioni dal basso provenienti dai gruppi concretamente impegnati nelle relazioni commerciali tra i due Stati. Questa prospettiva più “concreta” ha permesso, oltre che di ricostruire motivi e prospettive che portarono alla stipula dell'accordo, di aprire uno squarcio sul concreto farsi dei rapporti economici tra le due parti nella prima parte del secolo (capp. I-IV), approfondito poi nella seconda parte del testo dedicata ai movimenti commerciali olandesi a Napoli e nei territori meridionali (capp. V-VI).

Il discorso sulle corrispondenze diplomatiche utilizzate come fonti epistolari richiama subito alle innovazioni metodologiche avvenute, negli ultimi decenni, nell'ambito della storia diplomatica. Vari autori hanno sottolineato la necessità di superare la visione esclusivamente politica della storia diplomatica, non intesa più semplicemente come narrazione di conflitti e alleanze politiche, di accadimenti e negoziati⁵³, ma come «storia intera, che riguarda istituzioni,

⁵¹ Ivi, p. 12.

⁵² Cfr. *Modelli d'oltre confine. Prospettive economiche e sociali negli antichi Stati italiani*, a cura di A. Alimento, Roma, Edizioni di storia e letteratura, 2009.

⁵³ D. Frigo, *Politica e diplomazia. I sentieri della storiografia italiana*, in *Sulla diplomazia in età moderna. Politica, economia, religione*, a cura di R. Sabbatini - P. Volpini, Milano, Franco An-

società, cultura»⁵⁴, portando ad una riconsiderazione della diplomazia come un processo sociopolitico⁵⁵. L'ampliamento della prospettiva verso le dimensioni sociali e culturali dell'azione diplomatica ha condotto a studi caratterizzati da un maggior interesse per le figure degli ambasciatori, per la loro formazione e per l'evoluzione della loro attività nel corso del proprio mandato⁵⁶. Ciò ha portato anche a una maggiore attenzione verso la negoziazione e le pratiche di interazione diplomatica⁵⁷. Tali indagini hanno così messo in evidenza come le relazioni internazionali non siano semplicemente il frutto del conflitto tra interessi e apparati istituzionali contrapposti, ma processi più complessi, in cui giocarono un ruolo fondamentale le interazioni personali e le reti di relazioni ad esse correlate. Le stesse trattative per la stipula di trattati e/o paci sono state prese in considerazione in un'ottica rinnovata di storia politica e culturale, superando la mera ricostruzione delle disposizioni contenute negli accordi di pace o simili⁵⁸.

Non si prendono qui in considerazione gli aspetti culturali delle interazioni diplomatiche tra Napoli e Amsterdam, né si focalizza l'attenzione sull'attività di un singolo diplomatico. La crescente attenzione di questa nuova storiografia verso le corrispondenze diplomatiche come fonte storica⁵⁹ ha ispirato chi scrive a

geli, 2011, p. 39. Senza l'ambizione di esaurire la molto vasta storiografia sull'argomento, si rimanda alla rassegna di P. Volpini, *La diplomazia nella prima età moderna: esperienze e prospettive di ricerca*, in «Rivista storica italiana», CXXXII, 2, 2020, pp. 653-683 e ai contributi qui citati.

⁵⁴ Tale prospettiva è alla base del lavoro di Pasquale Villani sulla politica estera francese in Italia nei primi anni della Rivoluzione francese. Cfr. A.M. Rao, *Presentazione*, in P. Villani, *Rivoluzione e diplomazia. Agenti francesi in Italia (1792-1798)*, a cura di A.M. Rao, Napoli, Vivarium, 2012, p. XI.

⁵⁵ T. A. Sowerby, *Early Modern Diplomatic History*, in «History Compass», 14, 9, 2016, p. 444.

⁵⁶ Cfr. R. Sabbatini, *Le identità (e i ruoli) del diplomatico. Qualche considerazione sulla più recente storiografia*, in *Diplomatici en travesti. Letteratura e politica nel "Lungo" Settecento*, a cura di V. Gallo - M. Zanardo, Roma, Edizioni di storia e letteratura, 2022, pp. 3 - 22.

⁵⁷ Cfr. almeno C. Windler, *La diplomatie comme expérience de l'autre. Consuls français au Maghreb (1700-1840)*, Genève, Librairie Droz, 2002.

⁵⁸ E. Plebani, E. Valeri, P. Volpini, *Introduzione*, in *Diplomazie. Linguaggi, negoziati e ambasciatori fra XV e XVI secolo*, a cura di E. Plebani - E. Valeri - P. Volpini, Milano, Franco Angeli, 2017, pp. 10-11.

⁵⁹ J.C. Waquet, *Introduction*, in *Paroles de négociateurs : l'entretien dans la pratique diplomatique de la fin du Moyen âge à la fin du XIX^e siècle*, sous la d. de S. Andretta - S. Péquignot - M.K. Schaub - J.C. Waquet - C. Windler, Rome, École française de Rome, 2010, pp. 4 e ss. Si veda anche il rinnovato interesse per l'edizione di fonti diplomatiche, cfr. R. Sabbatini, P. Volpini, *Introduzione*, in *Sulla diplomazia in età moderna*, cit., p. 11.

concentrarsi su questo tipo di documenti, espressione non solo del farsi dell'azione diplomatica ma delle modalità attraverso cui il diplomatico gestisce il proprio incarico e/o mandato. L'attenzione su questi aspetti – pure ispirata da questa nuova prospettiva storiografica – ha consentito di accedere ad alcuni aspetti “informali” della gestione delle trattative, che concorsero verosimilmente al loro compimento. Quanto hanno inciso le diverse strategie e la differente formazione dei diplomatici coinvolti nella realizzazione dell'accordo? La considerazione poi delle modalità attraverso cui le realtà socioeconomiche si impongono sui negoziatori, che Lucien Bely definisce «diplomazia dal basso»⁶⁰, ha consentito di accedere agli interessi e, soprattutto, alle esigenze della comunità olandese nei territori meridionali. Esse influirono in maniera decisiva sullo sviluppo delle trattative, definendo forma e contenuto delle stesse discussioni.

La contemporaneità del trattato con le Province Unite con quelli conclusi con Svezia e Danimarca porta a interrogarsi sul perché della scelta di concentrarsi sul caso olandese. Anzitutto, le relazioni tra Napoli e Olanda furono molto più precoci rispetto a quelle che gli scandinavi svilupparono nei territori meridionali. Se i primi arrivi di navi olandesi nelle Sicilie risalgono agli ultimi anni del XVI secolo, i rapporti veri e propri tra le due aree si approfondiranno nel secolo successivo, seguendo le alterne vicende della guerra degli Ottant'anni tra le Province Unite e la Spagna. La fine del conflitto segnò un momento di svolta per le relazioni tra la Repubblica e i Regni di Napoli e Sicilia. Gli olandesi avevano ora piena libertà di manovra nei territori meridionali, così come negli altri possedimenti della corona spagnola, e con il trattato di Münster furono definiti quei privilegi e quelle franchigie che saranno alla base delle discussioni del trattato settecentesco. L'accordo portò anche allo stabilimento di un consolato olandese nella capitale, nel 1648.

Le relazioni che Napoli intrattenne con i paesi scandinavi furono verosimilmente più tardive. Se ritroviamo un consolato danese nelle Sicilie (e precisamente a Messina) dal 1696, questa posizione fu in seguito abbandonata⁶¹. Il consolato svedese a Napoli fu stabilito solo nel 1749, dopo la firma del trattato di commercio⁶².

Gli olandesi ebbero un'incidenza più forte degli scandinavi sull'economia e sulla società del Mezzogiorno continentale e della Sicilia. Un caso emblematico

⁶⁰ L. Bely, *Histoire de la diplomatie et des relations internationales des Temps modernes*, in *Sulla diplomazia in età moderna*, cit., p. 25.

⁶¹ Andersen, *The Danish Flag in the Mediterranean*, cit., p. 151.

⁶² Müller, *Consuls, Corsairs and Commerce*, cit., p. 41. Sui dettagli del consolato svedese del 1749 cfr. Almbjör e Clemente, *Mercantilism from below*, cit.

fu, come vedremo, il ruolo cruciale ricoperto dagli operatori commerciali della Repubblica e dalle loro navi durante le principali carestie che colpirono le Sicilie nel corso del XVII e del XVIII secolo.

È interessante vedere come la presenza degli olandesi nelle Sicilie si sviluppò secondo caratteristiche ed esigenze in parte simili a quelle degli scandinavi. Tutti e tre gli Stati ebbero una posizione neutrale nei principali conflitti del secolo, e quindi condividevano, almeno parzialmente, la stessa condizione nello scacchiere internazionale dell'Europa del tempo. La neutralità in campo internazionale ebbe un'influenza importante nelle relazioni economiche che i tre Stati svilupparono con l'area napoletana, soprattutto durante i principali conflitti della seconda metà del secolo come la guerra dei Sette anni e la guerra d'indipendenza americana.

Inoltre, olandesi, svedesi e danesi praticavano una confessione riformata e quindi condividevano, almeno in parte, questioni e problemi nati dalla condivisione dello spazio pubblico in un contesto fortemente cattolico. Sotto questo aspetto, il caso olandese risulta paradigmatico per comprendere gli elementi chiave alla base delle relazioni napoletane con Svezia e Danimarca.

Infine, le fonti sull'accordo olandese e, in generale, sui rapporti tra Province Unite e il Mezzogiorno sono più cospicue rispetto a quelle scandinave. La maggiore durata delle trattative che il governo napoletano intrattenne con la Repubblica e la più articolata rete di attori e istituzioni direttamente coinvolti nello sviluppo delle negoziazioni hanno prodotto una documentazione più ricca, che ha permesso di entrare nel vivo delle trattative e delle posizioni prese dai singoli Stati, chiavi d'accesso fondamentali per ricostruire il contributo del trattato commerciale allo sviluppo delle relazioni tra Repubblica e le Sicilie e nel più generale contesto internazionale del tempo.

L'analisi prende le mosse dal 1739, anno cui è possibile far risalire l'inizio delle negoziazioni olandesi. Essa attraversa quindi la maggior parte del secolo, fino alla fine degli anni '80 del Settecento, quando lo scoppio della Rivoluzione francese e le sue conseguenze sulla politica europea innescarono dinamiche totalmente nuove nelle relazioni politiche ed economiche tra gli Stati⁶³.

⁶³ Cfr. A.M. Rao, *Républiques et monarchies à l'époque révolutionnaire: une diplomatie nouvelle?*, in «Annales historiques de la Révolution française», 296, 1994, pp. 267-278.

Le fonti

Al centro della ricerca vi sono sia le lettere del plenipotenziario olandese di stanza a Napoli, Jan Aegidius van Egmond van de Nijenburg, sia quelle dei ministri napoletani all'Aia che si sono occupati delle trattative, prima Giovanni Fogliani e poi Giuseppe Faulon Finocchietti. Le lettere di Nijenburg sono conservate presso il *Nationaal Archief* dell'Aia, quelle dei diplomatici napoletani si trovano presso l'Archivio di Stato di Napoli.

La mobilitazione di fonti di varia natura e provenienza è giustificata da esigenze materiali e scientifiche, a partire dalle lacune presenti, all'oggi, nella documentazione riguardante il trattato di commercio in esame conservata presso l'Archivio napoletano.

Alcuni fasci contenenti documenti amministrativi sull'accordo olandese⁶⁴, ma anche sui trattati conclusi con Svezia e Danimarca⁶⁵ sono stati distrutti durante l'incendio che il 30 settembre 1943 ha ridotto in cenere importanti sezioni del fondo degli *Ministero Affari Esteri*, oltre a eliminare la maggior parte delle carte della Segreteria Acton⁶⁶. Un documento rinvenuto tra quelli della prima Segreteria di Stato (conservati oggi nel fondo della *Segreteria d'Azienda*) ci informa poi che furono sottratti all'archivio di questa istituzione dei documenti di argomento commerciale, tra cui alcuni riguardanti i rapporti con gli Stati nordici. Essi furono consegnati, nel 1751, ad Antonio Belli, allora consigliere del

⁶⁴ Si fa riferimento al fascio 4420, conservato presso il fondo Ministero Affari Esteri. Esso conteneva: plenipotenza al Fogliani, 1742; piano napoletano; progetti olandesi; pieni poteri al Finocchietti; trattative; firma del trattato 27 agosto 1753. R. Moscati, *L'Archivio della prima segreteria di stato napoletana durante il regno di Carlo di Borbone*, in «Notizie degli Archivi di Stato», III, 2-3, 1943, p. 147.

⁶⁵ In particolare: fascio 4419, contenente gli atti preliminari per la conclusione del trattato con la Danimarca; pieni poteri al principe di Jaci, Stefano Reggio per concludere un trattato con la Danimarca (20 giugno 1744); parere del Supremo Magistrato di Commercio sul trattato (16 ottobre 1747); Segreteria Acton, vol. 44, n. 27, «comparazione del trattato delle Sicilie con la Danimarca del 1749 e col trattato delle Sicilie con l'Olanda del 1753». Per il trattato svedese risulta distrutto anche il vol. 16 della Segreteria e Ministero degli Affari Esteri, contenente la plenipotenza data al principe d'Ardore per concludere l'accordo commerciale. Ivi, pp. 142 e 157.

⁶⁶ I fasci della segreteria Acton distrutti sono, secondo la ricostruzione di de Frede, circa 1258. C. de Frede, *Elenco e descrizione dei documenti distrutti*, in «Il Fuidoro», 5-6, 1954, pp. 100-101; J. Mazzoleni, G. Coniglio, *Carteggi superstiti della Segreteria di Stato borbonica*, in «Rassegna storica del Risorgimento», XXXIX, I., 1952, pp. 30-37.

Supremo Magistrato di commercio, come materiale per una futura conferenza di commercio. Tra questi ritroviamo:

- «Nazione Olandese», «60 espedienti numerati circa il trattato di commercio coll'Olanda ed altri su controversie insorte in questo Regno con diversi mercanti olandesi»;
- «Nazione Svezese», «trattato di commercio colla Svezia ed altro, sono in tutto espedienti 53 contrassegnati A»
- «Nazione Danese», «trattato di commercio colla Danimarca sono in tutto 30 espedienti contrassegnati P»⁶⁷.

Al momento non sappiamo se questi documenti siano stati o meno riposti nell'archivio della Segreteria di Stato, né la genericità con cui sono indicati (senza, ad esempio, riferimenti più dettagliati alle date dei singoli documenti sottratti) consente di verificare se sono ancora conservati presso l'Archivio napoletano.

Accanto alla documentazione diplomatica, sono state analizzate fonti amministrative come i *Giornali del porto di Napoli* e le corrispondenze consolari olandesi provenienti da Napoli, Palermo e Messina conservate presso l'Archivio Nazionale dell'Aia (fondo *Levantse Handel e Staten-Generaal*), insieme a documenti della legazione olandese a Napoli contenuti nel fondo Esteri e in quello della Segreteria d'Azienda.

Redatti quotidianamente dal capitano del porto di Napoli, i *Giornali* informano sulle navi in entrata e in uscita dalla capitale, specificando i dati atti a identificare ogni imbarcazione (tipo, bandiera, tonnellaggio), merce trasportata, città di provenienza e di destinazione. Pochi *Giornali* sono disponibili per intero. La documentazione attuale è quella rimasta dopo il crollo di una parte della sede nella quale ancora oggi sono conservati, il palazzo Carafa-Loffredo a Pizzofalcone, causato da un'incursione aerea tedesca del 4 agosto 1943. Andarono perduti più di 100 volumi; tra quelli rimasti (282 sui 388 originari) sono contenuti i 18 fasci comprendenti i *Giornali del porto di Napoli*⁶⁸. Jole Mazzoleni ha segnalato inoltre la presenza di circa 200 fasci di documenti della Segreteria di Guerra e Marina (compresi i

⁶⁷ *Inventarios de los papeles de comercio, que de l'Archivo de la Secretaria de Estado se entregaron al consejero D. Antonio Belli en 25 de marzo 1751*, in ASN, SA, f. 68, ff. 1. Ringrazio il dott. Fausto De Mattia per avermi segnalato l'esistenza di questo documento.

⁶⁸ I. Donsi, *Uno dei fondi recuperati dell'archivio di Stato di Napoli. La Segreteria di Marina*, Estratto da «Studi in onore di Riccardo Filangieri», vol. III, Napoli, Arte Tipografica, 1959, pp. 51-60; per la storia del palazzo Carafa-Loffredo si veda G.M. Montuono, *Il palazzo Carafa-Loffredo a Pizzofalcone*, in *History of engineering: proceedings of the International conference: Naples, 2014 May 19th-20th*,

Giornali) nella ricostruzione della Segreteria d’Azienda. Questa documentazione, ancora in corso di inventariazione, forma attualmente la II Numerazione della Segreteria di Guerra e Marina⁶⁹. La lacunosità delle fonti e la necessità di servirsi di dati statisticamente rilevanti hanno portato a considerare solo gli anni disponibili per intero: 1760⁷⁰, 1764, 1768, 1769 e 1777. Per il 1780 e il 1786 si è invece fatto riferimento ai dati pubblicati da Concetta Damiani nella sua tesi di dottorato, che utilizza come fonte quei *Giornali* conservati nella Segreteria d’Azienda ancora in corso di inventariazione. Il parziale riordino di questa documentazione, aggiornato al febbraio 2022, ha reso disponibili attualmente alla consultazione 8 mesi su 12 per il 1780, mentre più sporadici sono i riferimenti per il 1786. Si è deciso quindi di approfondire i rilievi della Damiani con la schedatura dei *Giornali* del 1780, tenendo comunque presenti i dati generali pubblicati della studiosa.

Si è scelto di utilizzare queste fonti nonostante le lacune evidenziate perché consentono di seguire meglio i traffici delle navi delle diverse bandiere in entrata e in uscita, diversamente da altre, come quelle fiscali, che permettono invece di reperire informazioni più sulla consistenza dei volumi di traffico che sulla loro provenienza e/o destinazione⁷¹.

Le informazioni presenti nei *Giornali del porto di Napoli* sono state arricchite dalle corrispondenze dei rappresentanti consolari olandesi a Napoli. Destinatarie di queste lettere erano principalmente le due sedi della Direzione di Amsterdam e Rotterdam. Teoricamente dipendenti dai rappresentanti delle province all’Aia, tali istituzioni erano di fatto fortemente legate ai consigli cittadini delle città dove si trovavano ma, soprattutto, ai grandi interessi mercantili⁷². Ciò rende questi

vol. II, ed. by S. D’Agostino - G. Fabbriatore, Napoli, Cuzzolin, 2014, pp.827-846; I. Ferraro, *Napoli: atlante della città storica*, vol. VII, *Pizzofalcone e “Le Mortelle”*, Napoli, Clean, 2002, p. 164.

⁶⁹ Inventario 1064, *Segreteria di Guerra e Marina – ramo Marina, Giornali del porto di Napoli (1740-1798). Repertorio*, a cura di F. Salemme, disponibile online http://media.regesta.com/dm_0/ASNA/xdamsProgettareFuturo/allegati/IT/ASNA/CATA/LOGO/0003695/IT.ASNA.CATA.LOGO.0003695.0007.pdf (consultato 13 settembre 2023).

⁷⁰ Sui giornali di quest’anno disponiamo dell’indagine di L. De Rosa, *Navi, merci, nazionalità. Itinerari in un porto dell’età preindustriale: il porto di Napoli nel 1760*, in *Saggi e ricerche sul Settecento*, Napoli, Istituto italiano per gli Studi Storici, 1968, pp. 332-387.

⁷¹ Per un approfondimento sul tema delle fonti sul commercio del Regno di Napoli nel XVII e nel XVIII secolo si rimanda a D. Ciccolella, *Naples, sixteenth century-1809*, in «Revue de l’OFCE», CXL, 4, 2015, pp. 275-279.

⁷² T. Allain, *Commerce levantine et navigation en Méditerranée, Direction du*, in *Dictionnaire des Pays-Bas au siècle d’or*, sous la d. de C. Secretan - W. Frijhoff, Paris, CNRS, 2018, p. 153.

documenti un importante elemento informativo per la navigazione olandese nel Mediterraneo, tanto più che tali rapporti spesso venivano trasformati in progetti da sottoporre agli Stati Generali⁷³. A differenza di quelle forniteci dai *Giornali*, le indicazioni sui movimenti commerciali olandesi contenute nelle corrispondenze consolari sono più scarse: nel migliore dei casi viene fornito il nome della nave, del capitano, la città di provenienza e di destinazione della nave, senza ulteriori indicazioni sulle merci trasportate o sui suoi destinatari.

Inoltre occorre segnalare che la documentazione ufficiale non consente di quantificare quello che Eugenio Lo Sardo definisce «invisible trade»⁷⁴, il commercio di contrabbando, pratica diffusa e agevolata anche dalle esenzioni doganali riconosciute alle navi delle nazioni più favorite. Esso incideva significativamente sui traffici: Giuseppe Maria Galanti ha stimato che il contrabbando corrispondeva a circa il 15% degli scambi in entrata e al 20% di quello in uscita⁷⁵.

L'eterogeneità di queste fonti ha avuto un impatto decisivo sulla ricostruzione presentata in questa sede. Per esempio, è stato possibile svolgere un'analisi della composizione merceologica dei carichi trasportati solo a partire dal 1760, data dalla quale possediamo, per alcuni anni, i *Giornali* in maniera completa. Le oggettive difficoltà incontrate nel comparare e uniformare dati provenienti da documenti così eterogenei porta a rifuggire da interpretazioni semplicistiche e/o assolute, e ad avanzare ipotesi suscettibili di ulteriori verifiche e conferme.

Le fonti mobilitate hanno consentito di dar vita a una ricerca di ampio respiro, in cui dinamiche politico-istituzionali ed economiche consentono non solo di rispondere alle questioni al centro dell'indagine ma anche di individuare gli elementi chiave dei rapporti che Napoli intrattene con le Province Unite nel corso del XVIII secolo.

I primi capitoli sono dedicati all'evoluzione dei rapporti tra i due Stati dal XVII secolo fino alla conclusione dell'accordo commerciale. Si ricostruiscono quindi i temi chiave delle relazioni seicentesche, con una particolare attenzione al momento della conclusione del trattato di Münster nel 1648 e a quello della sua applicazione nei territori meridionali. I privilegi sanciti da quest'accordo furono messi in discussione dalla nuova politica intrapresa da Carlo di Borbone a par-

⁷³ Ivi, p. 154.

⁷⁴ Per indicare il contrabbando inglese: Lo Sardo, *Napoli e Londra nel XVIII secolo*, cit., p. 290.

⁷⁵ G.M. Galanti, *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, vol. II, a cura di F. Assante - D. Demarco, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1969, p. 548.

tire dagli anni '30 del Settecento; da qui la necessità, soprattutto da parte della Repubblica, di definire un accordo commerciale che consentisse di mantenere (e magari rafforzare) le immunità olandesi nelle Sicilie. Le intenzioni delle Province Unite si scontrarono, però, sin da subito con l'opposizione napoletana, che vedeva invece nel trattato un primo passo per slegarsi dagli antichi trattati seicenteschi. L'accordo ebbe un'importanza cruciale non solo nelle relazioni tra i due Stati ma anche nel più generale processo di affermazione della nuova formazione statale borbonica nel contesto internazionale. Il trattato con l'Olanda era la prova che i trattati precedenti non erano più applicabili nei territori meridionali, richiamando Stati come la Francia e l'Inghilterra alla necessità di rinegoziare le clausole degli antichi accordi per continuare a intrattenere relazioni positive con i Regni di Napoli e Sicilia.

Queste complesse dinamiche risultano comprensibili solo portando sullo stesso piano relazioni diplomatiche e temi e problemi posti dalla realtà degli scambi tra i paesi in esame, con uno sguardo attento allo sviluppo della politica internazionale. Tali elementi contribuirono anche a definire i diversi esiti, come vedremo, delle relazioni che Napoli intrattenne con le altre nazioni più favorite, Francia e Inghilterra.

Nella seconda parte l'esigenza di comprendere l'effetto dei trattati sulle relazioni tra i due Stati nella seconda metà del secolo sposta l'attenzione dal piano politico a quello economico, cercando di comprendere quale fu l'impatto di questo accordo sulla realtà degli scambi. L'analisi dei dati provenienti dai registri del porto di Napoli, insieme alla documentazione consolare, fornisce una chiave d'accesso al mondo dei traffici commerciali olandesi nei territori meridionali, definendo quantità, merci trasportate e questioni che gli operatori commerciali della Repubblica nelle Sicilie dovevano affrontare nella seconda metà del secolo.

Uno studio così strutturato ha l'ambizione di gettare le basi per la conoscenza più approfondita non solo delle relazioni tra Napoli e Olanda, ma anche degli scambi economici tra le due aree nel corso del secolo. Si aggiungerà così un tassello nel più generale quadro della storia delle relazioni economiche tra il Mediterraneo e l'Europa Settentrionale nel XVIII secolo, un contesto di ricerca già arricchito da studi importanti come quello di Leos Müller e Dan H. Andersen, ma su cui molto resta ancora da indagare.

Questo studio costituisce un'evoluzione della mia tesi di dottorato, discussa nel 2020, ma travalica i confini dell'esperienza dottorale. Molte sono quindi le

persone verso cui ho un debito di riconoscenza. Con il rischio inevitabile di dimenticare qualcuno (di cui mi scuso in anticipo), devo anzitutto ringraziare Anna Maria Rao per la costante fiducia accordatami, per il tempo dedicato alla lettura del lavoro in ogni fase della sua redazione, e senza la quale questo volume non sarebbe stato possibile. Devo esprimere la mia gratitudine a Elena Bonora e Brigitte Marin, guide fondamentali nella ricerca e nella prima stesura del lavoro. Sono debitrice verso Biagio Salvemini, Diego Carnevale, Thierry Allain, Mathieu Grenet, Antonella Alimento, Saverio Russo, Anne Brogini, Paola Volpini, nonché verso i revisori anonimi per il tempo dedicato alla lettura del manoscritto nelle sue varie fasi. Le loro osservazioni, commenti, e spunti critici sono stati fondamentali per lo sviluppo del lavoro e mi hanno permesso, spero, di migliorarlo. Resto, in ogni caso, la sola responsabile dei contenuti e delle interpretazioni espresse. Ringrazio gli archivisti dell'Archivio di Stato di Napoli e, in particolare, il dottor Fausto De Mattia, per l'aiuto fornitami nella giungla della Segreteria d'Azienda.

È difficile trovare parole per esprimere i miei ringraziamenti nei confronti di Raffaele, mio compagno e (futuro) marito. Non credo di averle trovate. Mi limito quindi a ringraziarlo per la paziente attenzione e continua comprensione, che mi hanno consentito di portare a termine questo lavoro.

Si fa uso delle seguenti abbreviazioni: ASN = Archivio di Stato di Napoli; SA = Segreteria d'Azienda; AE = Ministero Affari Esteri; SGeM, MAR = Segreteria di Stato di Guerra e Marina, Marina; NA = Nationaal Archief; SG = Staten-Generaal; LH = Levantse Handel; AB = Admiraaliteitscolleges XXXI Bisdom; VdH = Archivio di Antoine van der Heim; VdH2 = Archivio di J. van der Heim (1727-1799) e P. van der Heim (1753-1823).

Laddove segnalato, si riporta la traduzione di documenti originariamente scritti in nederlandese, a cura dell'autrice e revisionati dalla dott.ssa Annaclaudia Giordano.

1. La politica dei trattati: volontà, progetti e obiettivi

1.1. «Com'è [...] possibile che sia ricco il nostro paese se il denaro ch'esce [...] è di gran lunga maggior di quello che vi entra?»¹

Vari studi hanno ricostruito l'effervescenza politica e intellettuale che accompagnò l'arrivo di Carlo di Borbone sul trono napoletano, così come le questioni economico-commerciali che dovette fronteggiare². Come scrisse Giuseppe Maria Galanti negli anni '80 del Settecento, il nuovo sovrano si trovò a governare su un Regno «in tutte le sue parti disordinato, ed in una generale deficienza in tutte le cose»³. La subalternità dell'economia meridionale rispetto ai grandi centri mercantili era una delle principali cause dell'arretratezza napoletana. Le possibilità locali erano strettamente legate all'andamento dei mercati esteri, e le caratteristiche principali del commercio napoletano – esportazione di materie prime e importazione di manufatti, scambi condotti da mercanti stranieri su navi straniere – sembravano difficilmente modificabili a causa della debolezza del Regno nei confronti delle grandi potenze commerciali europee. Politici, economisti e giuristi ritenevano impossibile modificare il sistema daziario e doganale perché sostenuto da un intreccio di interessi che coinvolgeva direttamente non solo le

¹ *Racconto di varie notizie accadute nella città di Napoli dall'anno 1700 al 1732*, in «Archivio Storico per le Province Napoletane», XXXI, pp. 610-612, cit. in F. Barra, *Il Mezzogiorno e le potenze europee nell'età moderna*, Milano, Sellino, 1993, p. 59.

² Sulle misure economiche, finanziarie e commerciali messe in atto dal nuovo sovrano si veda soprattutto I. Zilli, *Carlo di Borbone e la rinascita del Regno di Napoli*, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1990.

³ G. M. Galanti, *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, a cura di F. Assante - D. Demarco, vol. I, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1969, p. 384, cit. in A. M. Rao, *Il riformismo borbonico a Napoli* in *Storia della società italiana*, vol. XII, *Il secolo dei lumi e delle riforme*, Milano, Teti, 1989, p. 215.

nazioni amiche commercianti ma anche i «ceti parassitari locali interessati al mantenimento di dazi, gabelle, dogane sulla produzione interna»⁴.

Tra il 1734 e il 1740 furono redatti numerosi progetti finalizzati a promuovere il commercio napoletano, sulla scia di quell'interesse per i problemi economici e commerciali radicato a Napoli sin dall'inizio del secolo⁵. Quello che Franca Assante definisce «il momento magico del ritorno di Carlo dalla Sicilia» fu caratterizzato da una «frenetica progettualità», che aveva come obiettivo principale lo sviluppo del commercio, «capace di coniugare il benessere dei singoli con una maggiore incisività dell'azione statale»⁶.

Autori come Paolo Mattia Doria e Giovanni Pallante si mostrarono scettici, se non apertamente contrari, sull'eventualità che Napoli potesse sviluppare un commercio prospero con l'estero sull'esempio delle grandi potenze commerciali. Nel manoscritto *Il commercio mercantile*, Doria sottolinea come il commercio «senza una condotta violenta non può sussistere lungamente»⁷. Ritroviamo questa sua posizione anche in *Del commercio del Regno di Napoli*⁸, scritto su sollecitazione di Francesco Ventura, presidente del Supremo magistrato del commercio, in cui l'ormai anziano autore analizza lucidamente le condizioni economiche del Regno. Nella panoramica iniziale sulla natura del commercio, Doria sottolinea aspetti tipici dei ragionamenti neomercantilisti:

nel Regno di Napoli vi è una così grande abbondanza di tutte le merci al vivere necessarie che gli abitatori di questo Regno non solo non hanno bisogno delle merci degli altri paesi, ma ne possono in grandissima abbondanza agli altri paesi somministrare, e con ciò riempire il Regno di danaro⁹.

⁴ A.M. Rao, *Il Regno di Napoli nel Settecento*, Napoli, Guida, 1983, p. 72-73; Barra, *Il Mezzogiorno e le potenze europee*, cit., pp. 57-60. Cfr. anche P. Bevilacqua, *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale (secoli XVIII-XX)*, in «Meridiana», I, 1987, pp. 19-45.

⁵ F. Assante, *Uno «Stanfone» per il Regno*, in G. Pallante, *Memoria per la riforma del Regno, «Stanfone» (1735-1737)*, a cura di F. Assante, Napoli, Guida, 1996, p. 18.

⁶ Ivi, p. 19.

⁷ R. Ajello, *Arcana Juris. Diritto e politica nel Settecento italiano*, Napoli, Jovene, 1976, p. 412n.

⁸ Sul manoscritto doriano si veda anche M. Grillo, *Società di ceti e società di mercato. Momenti di un dibattito in una periferia dell'economia mondo europea: la Napoli delle riforme*, in *Modelli d'oltre confine*, cit., pp. 89-105. Ulteriori indicazioni bibliografiche in K. Stapelbroek, *Commercio, passioni e mercato. Napoli nell'Europa del Settecento*, Milano, Franco Angeli, 2020, pp. 93 e 94n.

⁹ P.M. Doria, *Del commercio del Regno di Napoli [...] Lettera diretta al sign. D. Francesco Ventura, Degnissimo presidente del Magistrato di Commercio (1739)*, in *Manoscritti napoletani di Paolo Mattia Doria*, a cura di G. Belgioioso, vol. I, Galatina, Congedo, 1981, p. 145.

Il «commercio interno e reale» era quindi maggiormente confacente a un Paese ricco e prospero come il Regno di Napoli, mentre quelli «sterili, e di molte cose mancanti» sono maggiormente impegnati nel commercio estero perché «hanno bisogno di supplire con l'industria del commercio ideale al commercio reale»¹⁰. Lo stesso autore mette in evidenza, tuttavia, gli elementi di debolezza, in particolare

i pericoli che potrebbe apportare al Regno questo troppo ampio estero commercio con le nazioni di tutte le più remote parti del mondo. Il commercio con Smirne, con Costantinopoli, e colle altre città del Levante, il commercio con le Indie orientali, con le occidentali e con tutte le parti del mondo, darebbe gelosia agl'inglesi, agl'olandesi e forse ai francesi ancora; e ciò perché dal Regno di Napoli e da quello di Sicilia si potrebbero somministrare ai turchi quelle medesime merci che si somministrano agl'inglesi, agli olandesi, ed i francesi e con maggiore facilità, a cagione della maggiore vicinanza, e forse ancora a miglior mercato di quello che ce le somministrano le accennate nazioni; onde il commercio del Regno di Napoli potrebbe di molto nuocere a quello delle potenze marittime, onde quel ampio commercio potrebbe cagionare una guerra con le potenze marittime, con le forze delle quali le due Sicilie non potrebbero mai uguagliare¹¹.

La debolezza anzitutto militare dei Regni di Napoli e Sicilia impediva di trarre profitto dal commercio estero come, invece, avveniva per le grandi potenze commerciali di Francia e Inghilterra. Anzi – osserva ancora Doria – «quando alcuna di quelle accennate nazioni fusse ingelosita del nostro commercio esteriore, bruggiarebbero in mare i nostri vascelli, e ci romperebbero tutt'il commercio». Nel caso in cui Napoli «contendesse il commercio colle potenze marittime», queste potrebbero inoltre provocare danni lungo le coste del Regno, come fanno gli inglesi con algerini e tunisini¹². A ciò è da aggiungere che i marinai inglesi e olandesi, nati in province poco fertili, sono molto abili nel «mestiere della navigazione», diversamente da quelli napoletani, «più propri per li bastimenti da remo»¹³.

¹⁰ Doria, *Del commercio del Regno di Napoli*, cit., p. 146.

¹¹ Ivi, p. 171-172.

¹² Ivi, p. 173-174.

¹³ Ivi, p. 172.

Paolo Mattia Doria non esclude completamente il commercio estero, ma ritiene che si debba «con moderazione praticare»¹⁴. Propone, in particolare, di destinare i porti di Napoli, Taranto e Brindisi ai traffici con paesi esteri, specializzati rispettivamente negli scambi con Venezia e il litorale adriatico, con il Levante e con il Ponente, mentre Messina sarebbe potuto diventare un «grande emporio di commercio»¹⁵.

Ritroviamo, anche se in maniera diversa, gli stessi temi nella *Memoria per la riforma del Regno* di Giovanni Pallante. Anzitutto il problema della debolezza militare: l'autore sottolinea la necessità di dotarsi, per lo sviluppo del commercio interno e di quello estero, di una flotta di navi leggere che difendano le coste. Agli inizi del Cinquecento gli spagnoli avevano riconosciuto la necessità di fornire a tal fine al Regno una «milizia marittima», ed era stata stabilita una tassa per il mantenimento di trentasei galere. Carlo V dispose poi la creazione di una catena di torri costiere, provvedimento più adatto – commenta Pallante – «allo stato di provincia [...] in cui eravamo ridotti a suo tempo»¹⁶.

Le principali proposte del Pallante riguardavano, come quelle di Doria, il commercio interno: suggeriva di sostenere e promuovere le principali produzioni del Regno come la seta e l'olio, criticando soprattutto le imposte onerose e gli illeciti che gravavano sulle esportazioni. Proponeva di incentivare le manifatture regnicole senza introdurre prammatiche che impediscano l'uso di «drappi forastieri»: potevano infatti rivelarsi inefficaci come quelle del 1713, e, soprattutto, «si disgustarebbero [così] le nazioni amiche commercianti, ed è questo da evitarsi per politica ed economia». Migliorare le manifatture locali ridurrebbe il bisogno di quelle straniere, così da

provvedere non solamente alla delicatezza e svogliatezza de' nostri regnicoli senza che le nazioni amiche commercianti se ne potessero offendere, ma anche mandare fuori Regno le nostre manifatture ed introdurre il commercio, il quale propriamente consiste nelle manifatture¹⁷.

L'approccio di Pallante è senz'altro più pragmatico rispetto a quello di Doria: le posizioni del genovese sono supportate da una visione filosofica e morale più ampia,

¹⁴ Ivi, p. 176.

¹⁵ Ivi, p. 169.

¹⁶ Pallante, *Memoria per la riforma del Regno*, cit., p. 231.

¹⁷ Ivi, pp. 186-189, 193.

che osteggia il sistema mercantilista e che si traduce, nel manoscritto *Il commercio mercantile*, nell'opposizione al sistema inglese. Come mette in evidenza Raffaele Ajello, la critica di Doria si rivolge contro tutto l'ordine europeo e i metodi con cui veniva esercitato il potere interno ed estero, espressione «di un sistema non globale, non metafisico, ma particolaristico, e perciò oppressivo, immorale, diretto alla conquista ed al godimento dei beni materiali da parte delle nazioni forti». Una politica «da mercanti, non da filosofi». «Le nazioni che sono forti in mare – osserva Doria – impediscono a tutte le altre di fare il commercio marittimo», riflesso di un sistema che pone al centro dell'interesse dei principi e dei popoli il danaro e non la virtù¹⁸.

Il richiamo alla moderazione nei confronti delle «nazioni amiche commerciali» dimostra come la pressione dei paesi commercialmente più forti era un fatto ormai generalmente ammesso e riconosciuto¹⁹. Ritroviamo lo stesso invito alla moderazione in un verbale di una Conferenza di commercio, consesso costituito in seno alla Segreteria di stato, di guerra e marina, in cui si discuteva dei modi per migliorare gli scambi economici del Regno²⁰. Nella seduta del 30 settembre 1739 si commenta così l'intenzione delle Province Unite di considerare, nella bozza di trattato commerciale presentata dal plenipotenziario olandese, i trattati secenteschi conclusi con la Spagna come base per il futuro trattato:

dopo diversi discorsi sul modo con cui si risponderebbe adeguatamente a questo articolo senza disgustare l'Olanda, ma pure nell'istesso tempo senza impegnarsi all'osservanza di verun trattato, è stato dal signor Marchese di Salas proposto di rispondere semplicemente che si stenderebbero articolo per articolo, e senza relazione, né soggezione alcuna per li precedenti trattati, le disposizioni che si proponanno per fare la sostanza del trattato, acciò vengano discusse separatamente²¹.

Lasciando ai capitoli successivi l'approfondimento delle questioni relative al trattato olandese, è interessante vedere come la coscienza della debolezza militare e la necessità di tenerne conto soprattutto nelle relazioni con le potenze marittime innervava tanto le riflessioni degli intellettuali quanto le discussioni nelle

¹⁸ Ajello, *Arcana juris*, cit., pp. 403-404.

¹⁹ Come mette in luce anche Francesco Barra, cfr. Barra, *Il Mezzogiorno e le potenze europee*, cit., p. 60.

²⁰ I verbali delle conferenze confidenziali di commercio sono pubblicati interamente in *Consulte, rappresentanze, progetti per l'economia del Regno di Napoli*, cit.

²¹ Ivi, p. 820.

sedi istituzionali, frutto di una comune consapevolezza – come sottolinea Raffaele Ajello nel caso di Pallante e Doria – dell’«avvertimento drammatico offerto dall’esperienza della politica internazionale degli ultimi decenni»²².

Non mancarono pensatori che sostennero la possibilità di estendere il commercio estero napoletano. Risalgono al 1734 le *Considerazioni intorno al commercio del Regno di Napoli* di Gregorio Grimaldi, figlio del celebre Costantino, in cui, accanto alle proposte per l’ampliamento del commercio interno, si prospetta l’espansione dei traffici meridionali verso il Levante²³. Il progetto in realtà non era nuovo: si discuteva dei vantaggi e degli svantaggi dell’estensione dei traffici verso quell’area già durante il viceregno austriaco, e lo stesso Serafino Biscardi auspicava l’apertura del commercio napoletano per togliere «alle nazioni lontane il lucro che fanno con la negoziazione a Levante, e quel ch’è peggio con i generi di questo Regno»²⁴. Grimaldi affermava, negli anni ’30, che

umentandosi qui il commercio, potranno i napoletani portare il negozio de’ panni, e de’ drappi in Levante, ove se ne fa un gran commercio e, come di sopra ho narrato, in oggi oltre alle d[ett]e nazioni in gran quantità se ne maneggia da’ veneziani, poiché la principal base del loro negozio è la vendita di drappi e altri lavori di sete in Levante²⁵.

Si affermava subito dopo la necessità di stabilire nei porti franchi prospettati dall’autore – uno a Napoli, uno nella «Puglia piana» e l’altro a Otranto – dei lazzeretti per far fronte alla peste che poteva arrivare dal Levante²⁶. Ritroviamo, anche in questo caso, le stesse esigenze nei verbali delle istituzioni commerciali redatti negli anni immediatamente successivi.

²² R. Ajello, *La vita politica napoletana sotto Carlo di Borbone. “La fondazione ed il tempo eroico” della dinastia*, in *Storia di Napoli*, vol. VII, Napoli, Società editrice Storia di Napoli, 1972, p. 604.

²³ Cfr. R. Pilati, *Del commercio. Gregorio Grimaldi e il riformismo napoletano nella prima età borbonica*, in «Frontiera d’Europa», VII, 2001, pp. 281-358 (pp. 319-358 trascrizione del manoscritto *Considerazioni intorno al commercio del Regno di Napoli*).

²⁴ S. Biscardi, *Idea del governo politico ed economico del Regno*, cit. in R. Ajello, *Gli afrancesados a Napoli nella prima metà del Settecento. Idee e progetti di sviluppo*, in *I Borbone di Napoli e i Borbone di Spagna. Un bilancio storiografico*, a cura di M. Di Pinto, Napoli, Guida, 1985, p. 161.

²⁵ C. Grimaldi, *Considerazioni intorno al commercio del Regno di Napoli*, in Pilati, *Del commercio*, cit., p. 340.

²⁶ Ivi, pp. 351-352. Su lazzeretti e porti franchi nel Regno di Napoli cfr. A. Iodice, *Il porto franco, diffusione di un modello economico: politiche, attori, ideologie, mito. Due realtà a confronto: Genova e Marsiglia (1590-1817)*, tesi di dottorato, Università di Napoli “Federico II”-Aix-Marseille Université, dirr. A.M. Rao, B. Marin, 2017, pp. 301; 312-326.

1.2. I trattati nel riformismo borbonico

Ilaria Zilli mette in evidenza come, nonostante i problemi persistenti e plurisecolari, la situazione economica e finanziaria del Regno agli inizi degli anni Trenta era complessivamente meno grave di quella che aveva trovato l'imperatore Carlo VI. Soprattutto le misure in campo amministrativo e finanziario del periodo austriaco avevano avuto effetti positivi, rappresentando un elemento di rottura rispetto al passato. È possibile individuare una certa continuità tra le iniziative del viceregno austriaco e gli interventi del nuovo governo borbonico²⁷, come nel caso della Giunta di Commercio, istituita nel 1710 con amplissime competenze, ma che poi finì per occuparsi solo dell'arrendamento del tabacco²⁸, o del trattato di commercio con la Sublime Porta del 1718²⁹.

Senza entrare nel dettaglio di progetti e riforme ampiamente studiati dalla storiografia, occorre ricordare che, mentre la politica economica austriaca nel Regno di Napoli era una componente – seppur di rilievo – della più generale politica economica imperiale³⁰, quella portata avanti dai Borbone si inseriva in un contesto di indipendenza politica. Un'economia più florida avrebbe infatti arricchito le casse del Regno e non quelle di uno Stato lontano. Alla base di alcune delle misure del primo riformismo carolino c'era, come sottolinea Biagio Salvemini, l'adesione al principio secondo cui il commercio poteva essere praticato anche dai Regni e non solo dalle repubbliche come Venezia e l'Olanda. I Regni erano anzi gli unici in grado di perseguire, fra i vari tipi di commercio, quello «attivo», fonte di «pubblica felicità» per i propri sudditi³¹. Del resto, come affermava Giovanni Pallante, «al re importa che i suoi vassalli siano ricchi»³².

Grazie all'energica azione di José Joaquín de Montealegre, marchese e poi duca di Salas, furono quindi messe in atto misure neo-mercantilistiche in po-

²⁷ Zilli, *Carlo di Borbone e la rinascita del Regno di Napoli*, cit., p. 19.

²⁸ A. Di Vittorio, *Gli austriaci e il Regno di Napoli, 1707-1734. Ideologia e politica di sviluppo*, Napoli, Giannini, 1969, pp. 18-19.

²⁹ A. Di Vittorio, *Il coinvolgimento del Regno di Napoli, provincia austriaca (1707-1734), nel trattato commerciale del 1718 tra Impero asburgico e Porta ottomana*, in *Studi storici dedicati a Orazio Cancila*, a cura di F. D'Avenia - A. Giuffrida - D. Palermo, vol. III, Palermo, Mediteranea, 2011, pp. 927-936.

³⁰ Di Vittorio, *Gli austriaci e il Regno di Napoli*, cit., p. 35.

³¹ Salvemini, *Crimini di mare*, cit., pp. 45-46. Su questi temi si rinvia a Salvemini, *Virtù, mercantilismi e mercanti* cit.

³² Pallante, *Memoria per la riforma del regno*, cit., p. 176.

litica interna ed estera. Tra queste ritroviamo i trattati commerciali conclusi con la Porta Ottomana (7 aprile 1740), con la Reggenza di Tripoli (3 giugno 1741), con la Svezia (30 giugno 1742), con la Danimarca (6 aprile 1748), con l'Olanda (27 agosto 1753)³³, cui seguì, negli anni '80, il trattato di commercio e navigazione concluso con la Russia (1787). Carlo di Borbone aderì nel 1739 all'accordo concluso tra Francia e Impero asburgico l'anno precedente, in cui si stabilì la ripresa delle relazioni economiche tra i due Stati. Furono concluse, nel 1786, due convenzioni commerciali con la Sardegna e la Repubblica di Genova³⁴. Tali accordi avrebbero dovuto – secondo Giuseppe Galasso – da un lato, stimolare le produzioni del Regno a partire dalla crescita della domanda e, dall'altro, incoraggiare gli operatori commerciali meridionali a rendersi protagonisti delle opportunità commerciali del Regno³⁵. La chiave era, come mette in luce Antonio Di Vittorio, aprire nuove possibilità al commercio napoletano in aree solitamente trascurate o comunque marginali e, dall'altro, rinsaldare vecchie relazioni commerciali³⁶.

Tali accordi prevedevano agevolazioni anche per gli operatori commerciali stranieri: basti pensare al trattato con l'Impero Ottomano, che dava ai sudditi dei due Stati la possibilità di acquistare nei rispettivi paesi con un regime daziario pari al 3% del valore delle merci. Ci si muoveva infatti tra volontà di incentivare i mercanti regnicoli ad allargare i propri orizzonti commerciali e la necessità di accogliere stranieri in grado di investire risorse nel Regno. Non deve meravigliare questa bivalenza – apparentemente incoerente – negli obiettivi dei trattati. Gli stranieri erano un elemento cruciale del sistema economico napoletano: Ruggero Romano afferma che i benefici commerciali che sfuggivano sia alle importazioni che alle esportazioni spesso finivano nelle mani di operatori commerciali stranieri. Secondo l'autore il vero difetto dell'intero meccanismo economico stava nella «mancanza della formazione di quadri mercantili locali capaci d'inserirsi direttamente, in modo autonomo, nei grandi affari

³³ Cfr. C.M. Moschetti, *Il codice marittimo del 1781 di Michele de Jorio per il Regno di Napoli*, vol. II, Napoli, Giannini, 1979, pp. 1377-1424 (Lib. VI, tit. XLV: *Dei trattati di commercio*).

³⁴ E. Contino, *Le funzioni dei consoli e lo sviluppo del commercio marittimo nel Regno di Napoli nel secolo XVIII*, Napoli, Giannini, 1983, p. 17n; Di Vittorio, *Il commercio tra Levante ottomano e Napoli*, cit., p. 18. Per gli accordi con Genova e la Sardegna, L. Giustiniani, *Nuova collezione delle prammatiche del Regno di Napoli*, t. V, Napoli, stamperia Simoniana, 1804, pp. 479-481 e pp. 481-484; per il trattato tra Francia, Spagna e Impero a cui il Regno di Napoli accede nel 1738, cfr. ivi, pp. 196-223.

³⁵ Galasso, *Storia del Regno di Napoli*, cit., p. 112-113.

³⁶ Di Vittorio, *Il commercio tra Levante ottomano*, cit., p. 22.

internazionali»³⁷. L'assenza di una classe mercantile in grado di investire in modo proficuo nei traffici doveva essere palese anche ai contemporanei.

È significativo, da questo punto di vista, il caso del conte Antonio Siropulos, greco stabilito nel Regno. Nel 1727 questi proponeva di introdurre in Terra d'Otranto coltivazioni di uva passa provenienti da Zante e Cefalonia, data l'affinità di clima con quelle isole. L'obiettivo era attirare quei mercanti stranieri – soprattutto inglesi e olandesi – che annualmente si accaparravano la maggior parte dell'uva passa delle isole greche, convincendo soprattutto gli operatori commerciali inglesi residenti a Napoli a rifornirsi del prodotto nelle province meridionali e non più in quelle isole³⁸.

Come si inserirono questi accordi commerciali nel riformismo di Carlo di Borbone³⁹?

Uno dei problemi del commercio napoletano, individuato anch'esso sin dal tempo del vicereame austriaco⁴⁰, riguardava la necessità di disporre di un tribunale riservato ai mercanti che rendesse il disbrigo delle cause commerciali più rapido. Il sistema giurisdizionale napoletano generava scarsa fiducia nei mercati del Regno: soprattutto la frammentazione delle giurisdizioni di riferimento e la sovrapposizione delle sfere di competenza causavano numerosi contrasti che rallentavano notevolmente il disbrigo delle cause. Per dotare gli attori sociali di strumenti che rendessero più agile la risoluzione di conflitti e, quindi, le transazioni economiche fu creato, nel 1739, il Supremo Magistrato di Commercio, la cui attività è stata recentemente studiata da Roberto Zaugg⁴¹. La nuova magistratura assorbì le competenze della Giunta di Commercio, istituita nel 1735 con funzioni consultive, e aveva anzitutto il compito di assicurare una «pronta e spedita giustizia»⁴² nelle

³⁷ R. Romano, *Napoli: dal Vicereame al Regno. Storia Economica*, Torino, Einaudi, 1976, pp. 25-26.

³⁸ Di Vittorio, *Gli austriaci e il Regno di Napoli*, cit., pp. 23-25.

³⁹ Sul significato delle riforme nel governo di Carlo di Borbone a Napoli e in Spagna cfr. A.M. Rao, *Le riforme*, in *Le vite di Carlo di Borbone. Napoli, Spagna e America*, a cura di R. Cioffi - L. Mascilli Migliorini - A. Musi - A.M. Rao, Napoli, Arte'm, 2018, pp. 164-173.

⁴⁰ Uno dei progetti anonimi formulati durante il vicereame austriaco insisteva sulla necessità di introdurre un tribunale riservato ai mercanti per rendere l'amministrazione della giustizia più rapida. Di Vittorio, *Gli austriaci e il Regno di Napoli*, cit., p. 45.

⁴¹ Zaugg, *Stranieri di antico regime*, cit., a cui si rimanda per la letteratura precedente sul Supremo magistrato di commercio.

⁴² *Bando per la pubblicazione del Real Editto di creazione del Supremo Magistrato di Commercio in Napoli*, Napoli, 26 novembre 1739, Francesco Ricciardo impressore del Real Palazzo, in A. De Sarris, *Codice delle Leggi del Regno di Napoli*, vol. VIII, Napoli, presso Vincenzo Orsini, 1795, p. 5.

cause commerciali. In particolare, ai Consolati di Terra e di Mare, istituiti contemporaneamente, spettava la conoscenza delle liti mercantili in prima istanza, mentre al Supremo tribunale fu attribuita la giurisdizione d'appello per le sentenze emesse dai consolati, dal Grande Almirante, dalle autorità portuali e dalle corporazioni di mestiere⁴³. I mercanti stranieri erano – nelle intenzioni dei riformatori – i principali beneficiari di questa innovazione: assicurare una più celere amministrazione della giustizia avrebbe aumentato la sicurezza delle transazioni economiche⁴⁴. Va da sé che, tra gli obiettivi di tale intervento, c'era la volontà di attirare mercanti e capitali esteri nel Regno.

L'arrivo di capitali avrebbe infatti reso possibile lo sviluppo del commercio secondo le nuove direttrici disegnate dai trattati commerciali. Questo fu uno degli obiettivi dell'editto del 1740 che consentiva ai mercanti di religione ebraica di stabilirsi nel Regno. La pubblicazione dell'editto coincise infatti con la conclusione del trattato con la Porta Ottomana del 1740: lo scopo era far affluire a Napoli capitali e operatori commerciali ebraici, tradizionali mediatori del commercio occidentale con l'Oriente Ottomano⁴⁵. Tale editto fu accompagnato da alcune missioni in città con grandi e fiorenti comunità ebraiche come Livorno e Amsterdam, volte a promuovere lo stanziamento di mercanti ebrei nei territori meridionali. Esse rientravano nel più generale progetto di rigenerazione economica del Regno: come ha messo in evidenza Vincenzo Giura, lo stesso stabilimento di mercanti di religione giudaica nei Regni di Napoli e Sicilia era visto come potenzialmente positivo per le finanze regnicole, in una concezione distorta che vedeva negli ebrei tanti re Mida capaci di trasmutare in oro tutto quello che toccavano⁴⁶. Da quanto emerge dai documenti della commissione incaricata di valutare le opportunità dell'editto, si riteneva opportuno consentire agli ebrei di stabilirsi nel Regno perché, essendo industriosi, avrebbero promosso la formazione di manifatture e, soprattutto, le loro reti di relazioni avrebbero facilitato l'esportazione di prodotti meridionali dando, più in generale, una spinta al commercio del Re-

⁴³ Zaugg, *Stranieri di antico regime*, cit., pp. 87-88.

⁴⁴ Ivi, p. 88.

⁴⁵ Barra, *Il Mezzogiorno e le potenze europee nell'età moderna*, cit., p. 54.

⁴⁶ Sull'argomento si veda soprattutto V. Giura, *Gli ebrei e la ripresa economica del Regno di Napoli: 1740-1747*, Napoli, Institut International d'Histoire de la Banque, 1978 e Id., *Presenza ebraica e vita economica nel Regno di Napoli: secoli XV-XVIII*, in *Dimenticare Croce? Studi e orientamenti di storia del Mezzogiorno*, a cura di A. Musi, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1991, pp. 137-150.

gno⁴⁷. Si esaltavano quindi – anche qui con una certa «retorica tanto filosemita quanto stereotipa» – non soltanto i capitali ma anche le reti mercantili su cui potevano contare⁴⁸.

Per promuovere il commercio del Regno era necessario dotarsi degli strumenti adeguati. Contestualmente al trattato con l'Impero Ottomano, furono portati avanti i lavori di riassetto del porto di Napoli, mirati a «potenziare le capacità propriamente portuali e commerciali della capitale». Si cercava in tal modo di facilitare i traffici in un porto che era strategico per il commercio del Regno intero. Tra questi interventi ritroviamo l'apertura della «via della Marina», destinata allo stesso scopo ma poi concepita come strada di prestigio⁴⁹. Connessa a questi, vi fu la ristrutturazione della flotta da guerra e l'opera di valorizzazione e promozione della marina mercantile⁵⁰.

Ampliare le relazioni commerciali imponeva di affrontare anche il problema della sanità marittima. Nel 1740 le competenze in ambito sanitario e commerciale furono affidate al Supremo magistrato di commercio (che le mantenne almeno fino al 1746, quando Francesco Ventura rinunciò alla delega alla sanità⁵¹), a riprova del legame tra le due questioni. Il problema era particolarmente rilevante nel caso del commercio con il Levante, dove la peste era ormai endemica e non esistevano misure di prevenzione sul modello di quelle italiane⁵². Nel 1738 Anne-Jean-Baptiste de Vaucouleur elencava, tra le misure per promuovere il commercio nel Regno, la necessità di stabilire a Nisida un lazzaretto per lo «spurgo delle mercanzie» delle navi provenienti dal Levante⁵³.

⁴⁷ Zilli, *Carlo di Borbone e la rinascita del Regno di Napoli*, cit., p. 47. Sulle reti di relazioni ebraiche nel Mediterraneo, nell'Atlantico e nell'Oceano Indiano cfr. F. Trivellato, *The family of strangers. The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*, New Haven - London, Yale University press, 2009.

⁴⁸ Zaugg, *Stranieri di antico regime*, cit., p. 82.

⁴⁹ B. Marin, *Trasformazioni portuali a Napoli nel Settecento. La nuova strada della marina e il paesaggio del litorale orientale*, in *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento*, cit., pp. 193-211.

⁵⁰ Si veda soprattutto De Rosa, *Navi, merci, nazionalità*, cit.

⁵¹ R. Salvemini, *Politiche e interventi su sanità e territori marittimi nel Regno di Napoli*, in «Storia urbana», 147, 2015, pp. 81 e 83. Sull'argomento si veda anche M. Meriggi, *La terra vista dal mare. Il Regno di Napoli e la peste di Costantinopoli del 1778*, in *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento*, cit., pp. 123-141.

⁵² Su questi temi W. Naphy, A. Spicer, *La peste in Europa*, Bologna, Il Mulino, 2006.

⁵³ A.J.B. de Vaucouleur, *Su come promuovere il proprio, e privato commercio delle due Sicilie (indirizzi per la prima Conferenza confidenziale di commercio)*, in *Consulte, rappresentanze, progetti per l'economia del Regno di Napoli*, cit., pp. 707-708.

Nella prima Conferenza di commercio si ribadisce la necessità di un lazzeretto, indispensabile se si vuole rendere Napoli un porto mercantile⁵⁴. Al tempo le navi provenienti dal Levante o «non purgate in altri porti» in arrivo in quello di Napoli venivano trasportate «ora sulla costa di Posillipo, ora nella spiaggia di Baia ed ora in altri simili luoghi contigui alla terra, senza formalità di lazzeretto, senza regole e precauzioni requisite, il che è soggetto a gravissimi inconvenienti»⁵⁵. Nel giugno del 1739 la Giunta di Commercio aveva presentato un progetto per la costruzione di nuovi lazzeretti e la ristrutturazione dei pochi esistenti, sottolineando la rilevanza che questi avevano per lo sviluppo dei traffici verso Occidente e Oriente, «conforme si pratica in tutti i porti mercantili di questi mari». La stessa Giunta richiese poi una ricognizione sui lazzeretti presenti in quel momento a Napoli, in Sicilia e nell'Adriatico⁵⁶. Qualche anno dopo il Magistrato di salute riproponeva la questione, affermando che non bastava il lazzeretto di Nisida, «pur restaurato e ampliato», così come preoccupava la situazione degli approdi sull'Adriatico e del porto di Brindisi, «tanto necessario per il commercio con il Levante»⁵⁷. Il sistema risulterebbe già attivo nel 1743 quando, in occasione della peste di Messina, fu imposto alle navi in arrivo lo spurgo e il trasferimento nei lazzeretti dei porti di Nisida e Baia. Le *Istruzioni generali in materia di sanità* del 1751 ci informano poi dell'esistenza, oltre a Nisida, di luoghi raccomandati per la «spurga» collocati a Gaeta, a Barletta e a Brindisi: qui, in particolare, il lazzeretto era stato edificato nel 1741 e ampliato tra il 1747 e il 1751⁵⁸.

⁵⁴ Conferenza di commercio n° 1, ivi, p. 716.

⁵⁵ Conferenza di commercio n° 2, *Sullo stabilimento de' lazzeretti, de' quali è sprovvisto affatto questo Regno; e sul cercare i modi d'impegnare gli Ebrei a venire a stabilirsi in questi Regni*, ivi, p. 717.

⁵⁶ Salvemini, *Politiche e interventi su sanità e territori marittimi nel Regno di Napoli*, cit., p. 81.

⁵⁷ ASN, SA, b. 11, Napoli 21 gennaio 1741 e Bari, 9 marzo 1741 cit. ivi, p. 82. Nella trascrizione delle fonti si è cercato di riprodurre fedelmente i testi manoscritti; ciononostante, per facilitare la lettura, l'interpunzione, gli accenti e alcune forme ortografiche sono state adattate all'uso odierno.

⁵⁸ R. Salvemini, *A tutela della salute e del commercio mediterraneo: la sanità marittima nel Mezzogiorno pre-unitario*, in *Istituzioni e traffici nel Mediterraneo tra età antica e crescita moderna*, a cura di R. Salvemini, Napoli, CNR, 2009, pp. 274 e 280.

1.3. Merci, persone e prerogative consolari

La storiografia ha approfondito soprattutto i trattati di commercio e navigazione⁵⁹ che Napoli concluse con l'Impero ottomano e con la Russia nel più generale contesto delle relazioni politiche ed economiche con questi Stati⁶⁰; sul trattato con Tripoli restano invece fondamentali i lavori di Teobaldo Filesi⁶¹. Non ci sono studi che, fino a questo momento, abbiano analizzato sistematicamente temi e problemi degli accordi commerciali che la monarchia borbonica concluse con le Province Unite e la Danimarca. Claudia Pingaro ha illustrato le clausole del trattato tra Napoli e la Svezia in relazione alla politica economica dei due Stati⁶².

Guardando da vicino questi accordi, possiamo anzitutto notare importanti disparità nel numero degli articoli: si va da un minimo di 17 clausole (trattato con Tripoli) a un massimo di 47 nel caso dell'accordo con l'Olanda. Tutti prevedono alcune tra le «elementari formule di garanzia» che, secondo Jacopo Mazzei, sono frequenti nei trattati di questo periodo⁶³.

⁵⁹ In questa sede verranno presi in considerazione solo trattati bilaterali di commercio e navigazione; sono quindi esclusi le convenzioni o trattati di convenzione tra Napoli e la Sardegna e con la Repubblica di Genova conclusi nel 1786, cfr. *supra*.

⁶⁰ Sull'accordo con la Sublime Porta si veda soprattutto Di Vittorio, *Il commercio tra Levante Ottomano e Napoli*, cit. Interessante è la riflessione sull'accordo di Denis-Delacour, *Les défis de la souveraineté maritime*, cit., a cui si rimanda per una bibliografia più aggiornata sui rapporti tra Napoli e l'Impero ottomano nel XVIII e XIX secolo. Per la bibliografia sui rapporti tra Napoli e Russia cfr. *supra*.

⁶¹ Soprattutto T. Filesi, *Un secolo di rapporti tra Napoli e Tripoli (1734-1835)*, Napoli, Giannini, 1983.

⁶² C. Pingaro, *Napoli e Stoccolma: impegni commerciali nel Mediterraneo al tempo di Carlo di Borbone*, in *Transire mare, Atti del II convegno nazionale Cultura navale e marittima (22-23 settembre 2016)*, a cura di M. C. Morozzo della Rocca - F. Tiboni, Firenze 2017, pp. 605-616. Sull'argomento si veda anche Almjär, Clemente, *Mercantilism from below*, cit., e Clemente, *Un console mercante*, cit., pp. 141-145. Sui rapporti tra Napoli e Danimarca si veda M.G. Maiorini, *Neapolitan diplomacy in XVIII century: policy and the diplomatic apparatus*, in *Politics and diplomacy in Early Modern Italy. The structure of diplomatic practice (1450-1800)*, a cura di D. Frigo, Cambridge 2000, pp. 176-210; Id., *I danesi a Napoli nel Settecento. Il corpo diplomatico attraverso i documenti dell'Archivio di Stato di Napoli*, in «Analecta studi danici», XXVIII, 2001, pp.125-133.

⁶³ Tra cui si annoverano: «libertà di coscienza e di religione per i cittadini dell'un ospite dell'altro, libertà per i cittadini di un paese di portare nell'altro, a scopo di vendita, le merci che non sono esplicitamente proibite; libertà per i cittadini di uno stato contraente di servirsi degli

Per quanto riguarda le garanzie personali, particolare attenzione è dedicata alle questioni religiose. Si prevede infatti, nella maggior parte dei casi, la libertà di coscienza per i sudditi degli Stati contraenti: non è inutile ricordare che tutti gli accordi in esame sono contratti con paesi di confessioni diverse da quella cattolica, per cui tali clausole risultano fondamentali per consentire le relazioni commerciali tra sudditi e/o cittadini di confessione diversa. Negli accordi con i paesi scandinavi si fa menzione di una generica libertà di coscienza da esercitarsi con «modestia e discrezione», mentre solo in quello svedese è contemplata la possibilità di adibire, su richiesta, luoghi dove seppellire i propri morti a Napoli. «Piena libertà di coscienza» è invece garantita agli olandesi nei Regni di Napoli e Sicilia, specificando che non potranno essere sottoposti, in nessun modo, alla giurisdizione ecclesiastica nel Regno. Si stabilisce poi che verrà scelto entro tre mesi dalla ratifica dell'accordo uno spazio idoneo alla costruzione di un cimitero. Libertà di coscienza e possibilità di stabilire luoghi di culto in entrambi gli Stati sono statuiti nel trattato con la Russia⁶⁴.

uomini di legge locali [...]), di vendere senza essere «colpiti da speciali tasse, di tenere libri di commercio nella loro lingua nazionale, libertà per la nave che entra nel porto dell'altro contraente di scaricare solo la merce che vorrà scaricare e pagare il dazio solo per quella». J. Mazzei, *Schema di una storia della politica economica internazionale dei secoli XVII, XVIII e XIX*, in *Storia Economica*, vol. III, a cura di G. Luzzatto, Torino 1936, p. 793, cit. in Buccianti, *Accordi e trattati commerciali*, cit., pp. 49-50n.

⁶⁴ *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Corona di Svezia*, Napoli, per Francesco e Cristoforo Ricciardi, 1743, p. 76 (art. XXXVI); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Corona di Danimarca*, Napoli, presso Ricciardi stampatore, 1751, p. 35 (art. XXXIV); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, Napoli, nella reale stamperia di Sua Maestà, 1754, pp. 9-10 (art. VII); *Trattato di commercio e navigazione tra Sua Maestà il re delle Due Sicilie e l'imperatrice di tutte le Russie*, in L. Giustiniani, *Nuova collezione delle prammatiche del Regno di Napoli*, t. V, Napoli, stamperia Simoniana, 1804, p. 487 (art. II). Nel trattato con l'Impero Ottomano si garantiscono ai napoletani gli stessi diritti riconosciuti alle nazioni più favorite (Francia, Inghilterra, Olanda e Svezia) in ambito religioso (*Trattato perpetuo di commercio e navigazione fra il re nostro signore e la Porta Ottomana*, in Moschetti, *Il codice marittimo del 1781*, cit., p. 1378 (art. IV). Al riguardo si rimanda, tra gli altri, al trattato tra Francia e Porta Ottomana del 1535, in cui si stabilisce che nessun suddito francese potrà essere molestato per motivi religiosi, *Articles du Traité de Paix et d'alliance, signé à Constantinople, par l'entremise du sieur Jean de La Forest, entre François Ier, roi de France, et Sultan Soliman*, in P.L.A. d'Hauterive, F. de Cussy, *Recueil des traités de commerce et de navigation de la France avec les puissances étrangères, depuis la paix de Westphalie, en 1648*, parte I, vol. II, Paris, Rey et Gravier, 1844, pp. 428-429 (art. VI). Similmente nel trattato del 1737, in cui si concedono agli svedesi le libertà concesse, in ambito religioso, alle nazioni più favorite, P.L.A. d'Hauterive - F. de Cussy, *Recueil des traités de commerce*

Oltre a quelle sulla libertà di coscienza, sono presenti anche clausole che garantiscono l'incolumità dei cittadini di uno Stato che si trovano nell'altro, tra cui quelle che assicurano i sudditi napoletani contro gli arresti arbitrari presenti nell'accordo con l'Impero Ottomano. Si segnalano anche articoli finalizzati a semplificare le attività dei mercanti di uno Stato in quelli dell'altro (libertà per mercanti e negozianti di tenere documenti nella propria lingua, possibilità di fare accordi senza rivolgersi a figure specializzate, come nel caso del trattato olandese), o quelle che prevedono garanzie giurisdizionali, come non essere obbligati a presentare in giudizio i propri libri contabili, senza però che portino alla formazione di particolarismi giuridici⁶⁵. L'articolo XXXIV dell'accordo con la Russia consente inoltre ai napoletani di costruire e abitare case a Pietroburgo, Mosca, Arcangelo, Sebastopoli, Kherson e Teodosia senza che siano sottoposte all'obbligo di alloggio militare⁶⁶.

In ognuno dei trattati in esame si riconosce la possibilità di stabilire consoli e viceconsoli nei rispettivi Stati. Interessanti sono le differenze relative alle facoltà riconosciute a tali figure. Nella maggior parte degli accordi si specifica che il console potrà comporre arbitrariamente le contese fra nazionali: Elvira Contino spiega come con questo termine si facesse riferimento alla facoltà dei consoli di comporre i contrasti tra i nazionali senza formalità di giudizio⁶⁷. Stesse competenze sono riconosciute ai consoli nell'accordo con la Russia, specificando che questi ultimi potranno soltanto «accomodare [...] per via d'arbitramento» i conflitti tra capitani e marinai, mentre potranno ingerirsi in cause riguardanti i mercanti solo dietro loro consenso. Le parti in causa avranno facoltà di rivolgersi

et de navigation de la France avec les puissances étrangères, depuis la paix de Westphalie, en 1648, parte II, vol. V, Paris, Rey et Gravier, 1837, p. 214 (art. XVI).

⁶⁵ *Trattato perpetuo di commercio e navigazione fra il re nostro signore e la Porta Ottomana*, cit., p. 1379 (art. VII, divieto di carcerazione senza giusta causa. Per le clausole che consentono di tenere documenti nella propria lingua cfr. *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Corona di Svezia*, cit., p. 62 (art. XVII); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Corona di Danimarca*, cit., p. 18 e 36 (artt. XIII e XXXVII); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, cit., p. 8 (art. V, che consente anche di non essere obbligati a portare i propri libri contabili in giudizio); *Trattato di commercio e navigazione tra Sua Maestà il re delle Due Sicilie e l'imperatrice di tutte le Russie*, cit., pp. 504-505 (art. XXXII). Libertà di gestire i propri affari senza essere obbligati a rivolgersi a figure specializzate, *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, cit., p. 16 (art. XI).

⁶⁶ *Trattato di commercio e navigazione tra Sua Maestà il re delle Due Sicilie e l'imperatrice di tutte le Russie*, cit., pp. 505-506 (art. XXXIV).

⁶⁷ Contino, *Le funzioni dei consoli*, cit., pp. 111 e ss.

ai tribunali ordinari del paese in cui si trovano se si riterranno danneggiati dalle decisioni dei consoli o dei viceconsoli. Più ampie sono invece le competenze riconosciute ai consoli napoletani nel Levante, che hanno piena facoltà di giudicare le cause che coinvolgono napoletani⁶⁸.

È interessante come, nel trattato con la Svezia, si dia ai consoli facoltà di «smaltire» le merci dei sudditi svedesi: in questo modo si riconosce loro la possibilità di operare, oltre che come rappresentanti del proprio stato, come mediatori commerciali nei singoli contesti di riferimento. Nel trattato con l'Olanda non si fa esplicitamente riferimento alle facoltà riconosciute ai consoli, ma si contempla la possibilità di ricusarli nel caso siano nominati sudditi dello Stato dove dovranno risiedere. Tale principio ebbe una formulazione più chiara nell'accordo con la Russia, dove si vietò espressamente ai sudditi del paese di ricoprire quella carica⁶⁹, specchio della regola, contenuta nel Regio dispaccio del 1755 e ripreso poi da Ferdinando IV nel 1774, che imponeva di non concedere a sudditi del Regno di ricoprire la carica di console e viceconsole di Stati esteri⁷⁰.

Per quanto riguarda le garanzie per le merci, ritroviamo clausole che garantiscono la loro indennità in caso di prede (accordo con l'Impero Ottomano), o che proteggono da sequestri illegali, come nel caso dei trattati con la Svezia, con la Danimarca, con l'Olanda e con la Russia. In particolare, nel trattato con la Russia si permette il sequestro delle merci solo in caso di debiti personali, mentre per altri delitti si procederà secondo le regole del paese⁷¹. È interdetta poi in

⁶⁸ *Trattato di commercio e navigazione tra Sua Maestà il re delle Due Sicilie e l'imperatrice di tutte le Russie*, cit., pp. 502-503 (art. XXVII e XXVIII); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione fra il re nostro signore e la Porta Ottomana*, cit., p. 1378-1379 (art. III e V). Nell'articolo V del trattato con Tripoli si stabilisce che i consoli napoletani a Tripoli avranno facoltà e giurisdizioni della nazione più favorita. Nel caso dell'Inghilterra (nazione più favorita perché ha accesso alla tassazione al 3% in entrata) i consoli hanno piena giurisdizione sui nazionali. Cfr. *Traité entre la Grande-Bretagne et la Régence de Tripoli (1662)*, in P.L.A. d'Hauterive - F. de Cussy, *Recueil des traités de commerce et de navigation de la France avec les puissances étrangères, depuis la paix de Westphalie, en 1648*, parte II, vol. IV, Paris, Rey et Gravier, 1836, p. 300 (artt. VII e VIII).

⁶⁹ *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Corona di Svezia*, cit., p. 58 (art. XIV); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, cit., pp. 49-51 (art. XLI); *Trattato di commercio e navigazione tra Sua Maestà il re delle Due Sicilie e l'imperatrice di tutte le Russie*, cit., p. 502 (art. XXVII).

⁷⁰ Contino, *Le funzioni dei consoli*, cit., pp. 116-117.

⁷¹ *Trattato perpetuo di commercio e navigazione fra il re nostro signore e la Porta Ottomana*, cit., p. 1380 (art. XIII, impone la restituzione dei beni e persone napoletani predati da sudditi ottomani); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Corona*

quasi tutti gli accordi con i paesi del Nord (tranne in quello con la Russia) la visita nei magazzini privati, tranne nel caso in cui si sospetti il possesso di merci di contrabbando⁷². Nell'accordo con Tripoli si stabilisce invece il divieto di trattenere merci dei rispettivi Stati, mentre quasi tutti regolamentano la riconsegna delle merci soggette a naufragio al legittimo proprietario sotto la supervisione del console del luogo⁷³.

Tra i vari accordi, la regolamentazione della corsa ha senz'altro più spazio in quello con Tripoli: in due articoli si vietano non solo gli attacchi corsari ai danni di navi napoletane ma si preclude altresì la possibilità, per entrambi gli Stati, di concedere la propria bandiera ai nemici dell'altra⁷⁴. Del resto, le relazioni con le Reggenze barbaresche furono dominate da questo problema. Se già la Giunta di commercio invitava a porre l'accento sulla possibilità di stringere accordi con le Reggenze, più tardi cominciò a diffondersi l'idea che un trattato con la Porta avrebbe favorito tale prospettiva. L'accordo risultante con l'Impero Ottomano conterrà solo un richiamo alle Reggenze, e la notizia del trattato che Venezia ave-

di Svezia, cit., p. 63 (art. XIX); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Corona di Danimarca*, cit., pp. 32 e 33 (art. XXIX e XXXI); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, cit., pp. 21-22 (art. XVIII); *Trattato di commercio e navigazione tra Sua Maestà il re delle Due Sicilie e l'imperatrice di tutte le Russie*, cit., p. 493 (art. XI).

⁷² *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Corona di Svezia* cit. pp. 55-56 (art. XII); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Corona di Danimarca*, cit., pp. 16-17 (art. XIII); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, cit., pp. 12-13 (art. IX). Vale forse la pena ricordare che ci si riferisce, con questo termine, all'«introduzione [...] [e al] commercio nel territorio dello Stato [...] di determinati prodotti, o merci vietate o assoggettate a tributo». *Contrabbando*, in S. Battaglia, *Grande dizionario della lingua italiana*, vol. III, disponibile online (<https://www.gdli.it/sala-lettura/vol-iii/3> consultato 2 aprile 2022).

⁷³ *Traité perpétuel de paix, de commerce et de navigation conclu entre Sa Majesté le roi des Deux Siciles et a Régence de Tripoli*, in P. d'Hauterive - F. De Cussy, *Recueil des traités de commerce et de navigation de la France avec les puissances étrangères, depuis la paix de Westphalie, en 1648*, parte II, vol. II, Paris, 1834, pp. 318-319 (art. XVII). Clausole riguardo al recupero di beni naufragati: ivi, pp. 311-312 (art. V); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Corona di Svezia*, cit., pp. 59-60 (art. XVI); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Corona di Danimarca*, cit., pp. 27-29 (art. XXIV); *Trattato di commercio e navigazione tra Sua Maestà il re delle Due Sicilie e l'imperatrice di tutte le Russie*, cit., pp. 494-495 (art. XVI).

⁷⁴ *Traité perpétuel de paix, de commerce et de navigation conclu entre Sa Majesté le roi des Deux Siciles et a Régence de Tripoli*, cit., pp. 316-318 (artt. XV e XVI).

va appena concluso con Tripoli portò a un'accelerazione delle trattative da parte napoletana. Si arrivò così all'accordo; in risposta la Francia, per proteggere il suo monopolio nel commercio levantino, promosse la formazione di una compagnia commerciale nell'area e rinnovò contemporaneamente il trattato con Algeri⁷⁵. Ritroviamo un più generico riferimento al divieto di corsa e al risarcimento in caso di prede nell'accordo con la Porta⁷⁶.

Negli accordi con Svezia, Danimarca e Olanda si vieta ai sudditi di entrambi gli Stati di acquisire lettere di rappresaglia da parte di nemici dell'altra⁷⁷ e come nell'accordo con l'Impero Ottomano, si garantiscono le navi nei rispettivi porti da attacchi di qualsiasi tipo, specie da quelli corsari⁷⁸.

Meritano una menzione a parte gli articoli relativi al contrabbando. La questione è ampiamente regolamentata: in particolare, negli accordi con i paesi del Nord troviamo liste di merci proibite e quelle invece non sottoposte ad alcuna limitazione⁷⁹. È disciplinata la visita doganale sui bastimenti in arrivo e/o in uscita dai porti degli Stati contraenti, strumento attraverso cui gli stati cercavano di far fronte al problema dei contrabbandi⁸⁰. Mentre nel trattato con la Sublime Porta le navi napoletane sono esentate dal diritto di visita nei porti ottomani, negli altri

⁷⁵ Denis-Delacour, *Les défis de la souveraineté maritime*, cit., pp. 69-71.

⁷⁶ *Trattato perpetuo di commercio e navigazione fra il re nostro signore e la Porta Ottomana*, cit., pp. 1380-1381 (art. XVI e XVII).

⁷⁷ *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Corona di Svezia*, cit., p. 65 (art. XXIII); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Corona di Danimarca*, cit., p. 33-34 (art. XXXII); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, cit., pp. 41-43 (art. XXXVI).

⁷⁸ *Trattato perpetuo di commercio e navigazione fra il re nostro signore e la Porta Ottomana*, cit., p. 1380 (art. XVI); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Corona di Svezia*, cit., p. 72 (art. XXIX); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, cit., p. 20 (art. XVI). Clausola non presente nell'accordo con la Danimarca.

⁷⁹ *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Corona di Svezia*, cit., pp. 68-69 (artt. XXV e XXVI); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Corona di Danimarca*, cit., pp. 21-22 (artt. XVII e XVIII); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, cit., pp. 24-26 (artt. XXI-XXII); *Trattato di commercio e navigazione tra Sua Maestà il re delle Due Sicilie e l'imperatrice di tutte le Russie*, cit., pp. 498-500 (artt. XXIII e XXIV).

⁸⁰ Sull'argomento si veda A. Clemente, *Quando il reato non è "peccato". Il contrabbando nel Regno di Napoli tra conflitti giurisdizionali, pluralismo istituzionale e quotidianità degli scambi (XVIII secolo)*, in «Quaderni Storici», 143, 2, 2003, pp. 359-394.

accordi sono previsti controlli doganali in entrata e/o in uscita. Se nell'accordo con la Svezia è menzionata anche la presenza di guardie a bordo per impedire i contrabbandi, l'imposizione è più moderata nel caso delle Province Unite, dove la visita è prevista solo nel caso di sospetto contrabbando. Si comminano qui pene corporali per chi denuncia nel caso in cui le accuse si dimostrino infondate, un deterrente per evitare questo tipo di segnalazioni. Similmente è prevista la redazione di un manifesto delle merci trasportate all'arrivo nei porti: nell'accordo con la Danimarca si obbliga a distinguere le merci da scaricare da quelle che, invece, verranno trattenute a bordo. Si specifica inoltre che, nel caso in cui le difficoltà linguistiche non consentano la redazione del documento, non sarebbe comunque permesso sbarcare merci o bagagli soggetti a diritti doganali⁸¹.

Nel trattato con l'Olanda ritroviamo poi una prima menzione del principio della neutralizzazione del carico: nell'articolo dedicato alla regolamentazione delle procedure da attuare nel caso si ritrovino sul bastimento di uno dei due Stati contraenti merci appartenenti ai nemici dell'altra, si specifica che «un bastimento libero renderà franche le mercanzie» e le persone ivi presenti⁸².

È prevista – in maniera diversa a seconda dei singoli accordi – la possibilità di accedere a facilitazioni doganali o daziarie. Queste sono sicuramente più ampie nei trattati con il Levante: qui si stabilisce che le navi napoletane pagheranno solo 3% dei dazi nei porti ottomani e tripolini, mentre le merci di questi Stati saranno sottoposte, nei porti napoletani, alla tassazione concessa alle nazioni più favorite. Nell'accordo con Tripoli si specifica che anche il vino – importante prodotto d'esportazione napoletano – e l'acquavite saranno sottoposti alla stessa imposizione privilegiata. La medesima tassazione è prevista – ad eccezione dell'accordo con la Svezia – negli altri accordi per singoli prodotti come drappi e manifatture (trattato con l'Olanda), pesce secco e salato (trattato con la Danimarca), ferro, tele e canapa nel caso della Russia, mentre sono previste riduzioni dei diritti d'entrata

⁸¹ *Trattato perpetuo di commercio e navigazione fra il re nostro signore e la Porta Ottomana*, cit., p. 1380 (art. XV); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Corona di Svezia*, cit., pp. 53-54 (artt. VII e IX); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Corona di Danimarca*, cit., pp. 11-13 (artt. VIII e X); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, cit., pp. 15-16 (art. X). Nel trattato con la Russia si fa riferimento alle normative in materia vigenti nei singoli paesi, *Trattato di commercio e navigazione tra Sua Maestà il re delle Due Sicilie e l'imperatrice di tutte le Russie*, cit., p. 501 (art. XXV).

⁸² *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, cit., p. 34 (art. XXVIII).

per il vino napoletano in Russia e per alcune merci nordiche provenienti dalla Russia nei territori meridionali (cuoi, candele, cordami etc.) previa presentazione di un certificato che ne attesti la provenienza. Qui si stabilisce inoltre la possibilità di pagare i dazi in entrata nei porti russi (tranne in quello di Riga) in moneta corrente (rubli) e non in risdalleri, moneta tedesca ben accetta nel commercio internazionale, sulla base di un cambio rublo-risdalleri inferiore a quello normalmente praticato. Ciò rappresentava senz'altro un'agevolazione per il commercio napoletano nell'area⁸³. Si prevedevano poi riduzioni daziarie per le merci russe nei porti napoletani e per quelle napoletane nei porti di Kherson, Sebastopoli e Teodosia, sul Mar Nero⁸⁴. È interessante notare che, mentre si stabiliscono per i sudditi russi agevolazioni in tutti i porti delle Sicilie, se ne concedono ai mercanti napoletani solo nei tre porti su menzionati. Uno dei principali obiettivi della monarchia napoletana era infatti espandere i propri traffici verso il Mar Nero, conquistando così una via più sicura di quella del Baltico per commerciare con un paese vastissimo e potenziale mercato per i prodotti napoletani. Dopo la pace di Küçük Kaynarca del 1774 e il trattato tra la Porta e l'Impero russo del 1783 – che assicuravano, rispettivamente, alla Russia la libera navigazione nel Mar Nero e il passaggio di legni di un certo tonnellaggio per il Bosforo e per i Dardanelli – i territori prospicienti a quel mare furono oggetto di una crescente attenzione da parte di tutti gli Stati. L'apertura dei traffici dell'area avrebbe permesso un notevole risparmio sul costo dei trasporti rispetto alle stesse merci acquistate nel Baltico; similmente produzioni persiane e cinesi potevano essere smerciate facilmente a Kherson. «Il Regno di Napoli – afferma Maria Luisa Cavalcanti – che aveva sempre visto nel Levante lo sbocco naturale delle sue produzioni e il cui interesse per quelle zone era notevole, aveva buone speranze d'inserirsi tra i primi ammessi ad esercitare i traffici con la Russia meridionale»⁸⁵. Lo stesso Ferdinando Galiani, in una memoria del 1782, affermava che le cose sarebbero sicuramen-

⁸³ *Trattato di commercio e navigazione tra Sua Maestà il re delle Due Sicilie e l'imperatrice di tutte le Russie*, cit., p. 488 (art.V).

⁸⁴ *Trattato perpetuo di commercio e navigazione fra il re nostro signore e la Porta Ottomana*, cit., p. 1378 (art. II); *Traité perpétuel de paix, de commerce et de navigation conclu entre Sa Majesté le roi des Deux Siciles et a Régence de Tripoli*, cit., p. 311 (art. IV); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Corona di Danimarca*, cit., p. 9 (art. V); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, cit., p. 6 (art. III); *Trattato di commercio e navigazione tra Sua Maestà il re delle Due Sicilie e l'imperatrice di tutte le Russie*, cit., pp. 488-490 (artt. V-VII)

⁸⁵ Cavalcanti, *Le relazioni commerciali tra il Regno di Napoli e la Russia*, cit., pp. 117-121.

te migliorate «se riuscirà alla Russia di rendersi libero il passaggio del Bosforo e dei Dardanelli, preveggo che s'aprirà subito e naturalmente un commercio tra i nostri Regni e Azof»⁸⁶.

A tal fine era fondamentale ottenere la possibilità di commerciare liberamente nel Mar Nero. Napoli tentò inizialmente di ottenere tale concessione dalla Sublime Porta senza risultato. Si insistette quindi maggiormente, nelle trattative con la Russia, sulla possibilità di ottenere la bandiera russa per i bastimenti napoletani diretti nel Mar Nero. Il governo borbonico ebbe infine la meglio e nell'accordo del 1787 si stabilì, in una clausola segreta, la possibilità di ottenere la bandiera russa per i mercantili napoletani diretti ai porti di Kherson, Sebastopoli e Teodosia. Nonostante i progetti, «le condizioni del commercio coi porti russi sul Mar Nero permanevano difficili». I russi temevano che la concessione potesse dar adito ad abusi, come in realtà avvenne: si ottenevano bandiere russe per legni acquistati – da napoletani – nella capitale ottomana, si concedeva spesso la bandiera russa ad altri Stati ma, soprattutto, la bandiera russa veniva utilizzata dai napoletani per vendere le loro merci, a condizioni più vantaggiose, negli scali ottomani e nella stessa Costantinopoli. Ciò non significa che non ci fosse interesse, da parte dei mercanti napoletani, per il Mar Nero, come dimostrano le richieste delle patenti russe e la corrispondenza del Vincenzo Musenga, console napoletano a Kherson⁸⁷. C'era un certo interesse verso quest'area anche da parte dei mercanti napoletani, tanto che ritroviamo la prima nave napoletana con bandiera russa nel Mar Nero già nel 1786⁸⁸. Il governo era dello stesso indirizzo: ad esempio, fu data grande diffusione, tra mercanti e capitani, all'istituzione dei porti franchi di Teodosia e Eupatosia, fino a quel momento trascurate dalla navigazione mercantile⁸⁹.

Questi accordi costituivano, almeno sulla carta, alcuni dei principi degli scambi napoletani all'estero e dei traffici stranieri nei territori meridionali, sulla scia degli accordi che le principali potenze europee concludevano contestualmente. Pesava però sulla politica dei trattati la mancanza di accordi, nonostante i tentativi della monarchia borbonica, con i principali *partners* commerciali del Regno, Francia e Inghilterra. Rimandando le considerazioni sull'utilità della

⁸⁶ F. Galiani, *Piano di un commercio generale da stabilirsi fra la Russia e i due Regni di Napoli e di Sicilia e il Levante comprendendo in esso ancora in parte il Ponente di Europa*, cit. ivi, p. 130.

⁸⁷ Ivi, pp. 149, 182, 183.

⁸⁸ Ivi, p. 180.

⁸⁹ Cavalcanti, *Le relazioni commerciali tra il Regno di Napoli e la Russia*, cit., p. 194.

politica dei trattati ai capitoli successivi, è interessante vedere come da questa ricognizione emerga la presenza, accanto a un insieme di norme più o meno condivise, di profonde differenze tra i vari accordi, ascrivibili anzitutto ai diversi interessi economici e rapporti di forza esistenti tra Napoli e ognuno di questi Stati. Tali accordi sono infatti delle istantanee delle relazioni tra gli Stati contraenti alla stipula dell'accordo: per questo motivo l'indagine sulle relazioni politiche ed economiche tra Napoli e le Province Unite non può prescindere dall'analisi del processo di formazione e applicazione del trattato commerciale concluso tra le parti nel 1753.

2. Napoli e lo straatvaart¹. Il Seicento

2.1. Grano, annona e carestie

Il 5 gennaio 1607 il viceré conte di Benavente chiedeva a Filippo III di garantire la sicurezza di alcune navi cariche di grano, provenienti dall'Olanda e dalla Zelanda e dirette verso i territori meridionali, per far fronte alla «esterilidad tan grande de grano que este año se había descubierto en este Reino»². Chiedeva quindi che tali imbarcazioni non fossero molestate e che non fosse impedito loro il viaggio, «para que aquí no nos veamos en alguna apretura grande, es necesario que esta materia sea muy favorecida». La scarsa produttività di quell'anno aveva messo in ginocchio il Regno, tanto che il governo napoletano aveva precedentemente deciso di acquistare grano proveniente dagli Stati tedeschi e dalle Fiandre. Era necessario però assicurarsi che la derrata giungesse a destinazione: a tal fine si chiedeva che gli spagnoli non attaccassero queste imbarcazioni, preventivamente dotate di un passaporto vicereale.

Perché il viceré napoletano decise di servirsi di navi olandesi? Quali erano i legami commerciali tra la Repubblica delle Province Unite e i Regni di Napoli e Sicilia nel Seicento? Non ci sono, al momento, studi che abbiano approfondito l'argomento in maniera sistematica; si segnala soltanto il saggio di Federico Rigamonti che, a partire dai riferimenti degli archivi notarili di Palermo e Trapani, ricostruisce la presenza olandese in Sicilia nella prima parte del secolo³. Lungi

¹ Termine con il quale si indica la navigazione (*vaart*) olandese oltre lo Stretto (*Straat*) di Gibilterra, M. Van Gelder, *Trading Places. The Netherlandish merchants in Early Modern Venice*, Leiden - Boston, Brill, 2009, p. 9.

² Archivo General de Simancas, Estado, Napoli, 1104, 8, trascrizione integrale in G. Coniglio, *Il declino del Vicereame di Napoli (1599-1689)*, vol. I, Napoli, Giannini, 1990, p. 415.

³ F. Rigamonti, *Dutch navigation in Sicily in the First Half of Seventeenth Century*, in *People and goods on the Move. Merchants, Networks and Communication routes in Medieval and Early*

da una ricostruzione metodica dei rapporti economici tra Olanda e Napoli nel periodo considerato, in questa sede si delinearanno gli elementi chiave di tali relazioni, nonché quelli che caratterizzarono la loro evoluzione, essenziali per comprendere temi e problemi al centro dell'accordo commerciale che le Province Unite e i Regni di Napoli e Sicilia concluderanno nel 1753.

Le Province Unite settentrionali erano un'area poco estesa e popolosa, «senza terra sufficiente [...] a nutrire la decima parte degli abitanti»⁴. Gigliola Pagano De Divitiis sottolinea come, al di là di burro, formaggio e pesce, «tutto il resto doveva essere procurato tramite il commercio e la navigazione»⁵. Gli scambi commerciali olandesi riguardarono, fino alla fine del XVI secolo, soprattutto l'Europa Nord-Occidentale e il Baltico, dove venivano reperiti grano, legno, catrame e altro. Già in questo periodo le Province settentrionali avevano rapporti commerciali anche con la Francia, il Portogallo e la Spagna, ma verso la fine del secolo si ebbe una vera e propria espansione della presenza commerciale olandese nel Mediterraneo⁶: nel triennio 1590-1593, 550 navi nordiche, tra cui olandesi, cariche di grano arrivarono nei porti di Genova e Livorno, mentre circa 40 approdarono a Venezia nella primavera del 1592⁷.

Senza entrare nel dettaglio di questioni ampiamente trattate dalla storiografia⁸, interessa qui vedere come Napoli fu direttamente coinvolta in «quella grande

Modern Mediterranean, ed. by Ö. Çaykent - L. Zavagno, Fisciano (SA), ICSR Mediterranean Knowledge, pp. 143-161.

⁴ B. Mandeville, *La favola delle api, ovvero vizi privati, pubblici benefici, con un saggio sulla carità e sulle scuole di carità e un'indagine sulla natura della società*, a cura di T. Magri, Roma-Bari, Laterza, 1994, pp. 123-127, cit. in G. Pagano De Divitiis, *Verso i mari del Nord. Mediterraneo ed Europa Settentrionale in età moderna*, Roma, Meridiana libri, 2005, p. 15.

⁵ *Ibidem*.

⁶ M. C. Engels, *The Dutch shipping and trade to Italy*, in Id., *Merchants, Interlopers, Seamen and Corsairs: the "Flemish" community in Livorno and Genua (1615-1635)*, Hilversum, Verloren, 1997, p. 47 e ss.

⁷ Si tratta soprattutto di navi delle Province Unite, in particolare dell'Olanda e della Zelanda, delle Fiandre e delle città dell'Ansa, provenienti dai principali porti del Baltico e del Mare del Nord, anche se la maggior parte del grano era di origine baltica. G. Pagano De Divitiis, *Verso i mari del Nord*, cit., p. 3; E. Grendi, *I nordici e il traffico nel porto di Genova (1590-1666)*, in «Rivista Storica Italiana», LXXXIII, 1, 1971, pp. 23-71. Sul ruolo dei mercanti nordici nel rifornimento di grano a Genova si veda S. Gullino, *Northern grain and the Flemish nation in Genoa: the structural consequences of a famine (1585-1616)*, in «Business History», special issue *Minorities and Grain Trade in Early Modern Europe*, 2021, pp. 1-18.

⁸ Sulla presenza olandese nel Mediterraneo cfr. almeno J.I. Israel, *The Phases of Dutch Straatvaart, 1590-1712: a chapter in the economic history of the Mediterranean*, in Id., *Empires and En-*

rivoluzione che è stata l'ingresso delle navi del Nord d'Europa nel Mediterraneo»⁹. Già dal XVI secolo il Mezzogiorno aveva legami commerciali con l'Europa Settentrionale, i quali davano vita a scambi sicuramente non ingenti che si muovevano principalmente via terra. «È sulla base di questa stabilità di rapporti (anche se modesti nella loro portata) – osserva Ruggero Romano – che si spiega come ci si imbatta a Napoli in numerosi mercanti fiamminghi tra i quali, per esempio, G. Vandenyden e [...] Gaspare Roomer»¹⁰.

È opportuno ricordare che, nella prima parte del XVI secolo, la Spagna (da cui i Regni di Napoli e Sicilia dipendevano) e la Repubblica erano impegnate in quella che la storiografia ha definito la guerra degli Ottant'anni che attraversò, a parte alcuni periodi di tregua, tutta la prima parte del Seicento. La presenza di naviglio olandese nel Mediterraneo fu influenzata, in questo periodo, dalle fasi della guerra con la Corona spagnola: nei periodi di tregua il numero delle navi olandesi aumentava, nei momenti più acuti del conflitto diminuiva¹¹. La Tregua dei 12 anni consentì agli olandesi di consolidare e ampliare la propria posizione nel Mediterraneo e nel Mezzogiorno. I cittadini della Repubblica ebbero la possibilità di inserirsi nel trasporto di olio, grano e sale da aree meridionali come la Sicilia e la Puglia agli Stati del nord della penisola, diventando i principali trasportatori dell'olio pugliese, del grano pugliese e siciliano e del sale trapanese¹².

Dal 1609 in poi gli olandesi seppero ritagliarsi un posto sempre più ampio nel mercato locale dei noli, e furono altresì coinvolti dal 1617 nel trasporto di altre derrate come tonno, zucchero e uva passa¹³. Il dato è confermato da Edoardo Grendi, il quale rileva che nel 1615-1616 parte delle navi che a Genova caricano

treports. The Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews, 1585-1713, London, Hambledon, 1990, pp. 133-162; F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 2010, pp. 678-692. Sullo sviluppo di tale presenza si rimanda alla bibliografia in T. Vanneste, *Intra-European Litigation in Eighteenth-Century Izmir. The Role of the Merchants' Style*, Leiden - Boston, Brill, 2022, p. 17, nota 1. Per il caso inglese si veda, tra gli altri, G. Pagano De Divitiis, *Il Mediterraneo nel XVII secolo: L'espansione commerciale inglese e l'Italia*, in «Studi Storici», XXVII, 1, 1986, pp. 109-148.

⁹ Romano, *Napoli: dal Vicereame al Regno*, cit., p. 22.

¹⁰ Ivi, pp. 22-23; cfr. anche J. Gentil da Silva, *Trafics du Nord, marchés du «Mezzogiorno», finances génoises: recherches et documents sur la conjoncture à la fin du XVI^e siècle*, in «Revue du Nord», 41, 1959, pp. 129-152.

¹¹ M. Fusaro, *Reti commerciali e traffici globali in età moderna*, Roma - Bari, Laterza, 2008, p. 43.

¹² Israel, *The Phases of Dutch Straatvaart*, cit., pp. 138-139.

¹³ Rigamonti, *Dutch Navigation in Sicily*, cit., p. 149.

grano siciliano per l'Ufficio dell'Abbondanza erano nordiche¹⁴. Sei dei 20 bastimenti olandesi arrivati nel porto di Venezia nel 1616 trasportavano carichi di frumento provenienti dalla Puglia e dalla Sicilia¹⁵. Guardando i riferimenti alle navi olandesi arrivate in questi anni a Livorno pubblicati da Giuseppe Coniglio, tra le merci trasportate ritroviamo soprattutto grano caricato in porti siciliani come Sciacca. Seguono carichi di olio provenienti da Gallipoli, cuoio, cera e cavalli caricati ad Agrigento, e calze prese a Napoli¹⁶.

Nei periodi di guerra i porti spagnoli erano formalmente interdetti agli olandesi. In particolare, Lopez Martin individua quattro principali periodi di embarghi spagnoli contro navi e beni appartenenti a cittadini delle Province Unite: 1585-1590, 1595-1596, 1598-1608, 1621-1648. Vi erano anche altre limitazioni per le navi olandesi diverse dagli embarghi generali: ogni vascello proveniente dall'Olanda e dalla Zelanda senza passaporto o altra autorizzazione poteva essere perquisito e confiscato; anche navi neutrali il cui carico apparteneva a mercanti olandesi potevano essere soggette a embargo¹⁷. Al di là delle diverse opinioni degli studiosi riguardo all'influenza degli embarghi spagnoli sulla presenza olandese nel Mediterraneo¹⁸, i dati suggeriscono che queste limitazioni ebbero un impatto significativo sul commercio olandese nell'area. Una parte importante degli affari olandesi nel Mediterraneo riguardava il trasporto di prodotti da e per i porti spagnoli, senza contare che questi erano importanti punti di accesso per le merci coloniali. Non bisogna poi dimenticare che Messina, sotto il controllo iberico, era il nodo principale della «rotta cristiana» verso il Levante¹⁹. Le conseguenze della guerra tra i due Stati non si riducevano però agli embarghi: soprattutto a partire dagli anni '20 si inasprì l'offensiva commerciale spagnola con la formazione dell'Ammiragliato di Siviglia o *Almirantazgo* nell'ottobre del 1624. Questa nuova istituzione gestiva la formazione dei

¹⁴ Grendi, *I nordici e il traffico del porto di Genova*, cit., p. 32.

¹⁵ K. Heeriga, *Bronnen tot de Geschiedenis van den Levantse Handel*, vol. I, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1910, pp. 61-62.

¹⁶ G. Coniglio, *Il Vicereame di Napoli nel secolo XVII. Notizie sulla vita commerciale e finanziaria secondo nuove ricerche negli archivi italiani e spagnoli*, Roma, Edizioni di storia e letteratura, 1955, pp. 105-110.

¹⁷ I. Lopez Martin, *Embargo and protectionistic policies: Early Modern Hispano-Dutch Relations in Western Mediterranean*, in «Mediterranean Studies», 7, 1998, p. 200.

¹⁸ Cfr. Israel, *The Phases of Dutch Straatvaart*, cit., pp. 137-138.

¹⁹ G. Pagano De Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento. Navi, traffici, egemonie*, Venezia, Marsilio, 1990, p. 101.

convogli mercantili²⁰ per i viaggi tra la Spagna e le Fiandre e, soprattutto, aveva il compito di supervisionare le ispezioni sulle navi straniere nei porti spagnoli. Si inasprirono così i controlli sulle navi neutrali, e diventava più difficile per gli olandesi aggirare gli embarghi spagnoli: Israel riporta il caso di una nave di Glückstadt il cui carico era stato interamente sequestrato a San Lúcas perché, dopo un accurato controllo della nave, era emerso che quanto trasportato era di proprietà di un mercante olandese²¹.

Ciò rendeva ancora più insicuri gli scambi olandesi nel Mediterraneo. La Repubblica non aveva mai sottovalutato il problema della protezione: tra le misure in materia ricordiamo la tassa imposta sul commercio estero nel 1582, *konvooiën en licenten*, che finanziava la marina militare e la formazione di convogli. L'imposizione non riguardava però la navigazione nel Mediterraneo, allora poco sviluppata rispetto a quella in altre aree come il Baltico e la Scandinavia²². L'inasprirsi dello scontro con l'Impero spagnolo, così come la pressione degli attacchi corsari, spinse a emanare nuove norme per la regolamentazione del commercio olandese nel Mediterraneo: fu imposto a tutte le navi dirette oltre lo stretto di Gibilterra di registrare i propri carichi, mentre sei navi da guerra ben armate dovevano accompagnare i convogli diretti nell'area. «From this moment onwards – sottolinea Tijd Vanneste – private maritime enterprise through the Strait of Gibraltar was regulated by the States General. Dutch navigation into the Mediterranean became a matter of 'national interest', although the cities continued to play their role»²³. Su pressione dei grandi mercanti, nel 1625 fu istituita la Direzione del commercio levantino e della navigazione nel Mediterraneo (*Directie van de Levantse Handel en Navigatie op de Middellandse Zee*). È importante sottolineare che tale istituzione, teoricamente sottoposta all'autorità dell'Aia, era in realtà nelle mani dei grandi interessi commerciali, e aveva quindi notevole autonomia. La Direzione aveva il compito di organizzare due volte all'anno un convoglio

²⁰ Si definiscono convogli gli insiemi di navi mercantili accompagnate da un bastimento con una forza di fuoco. E. Schnakenbourg, *Entre la guerre et la paix : neutralité et relations internationales (XVII-XVIII siècles)*, Rennes, PUR, 2013, p. 111.

²¹ J.I. Israel, *The Dutch Republic and the Hispanic World, 1606-1661*, Oxford, Clarendon press, 1982, pp. 204-208.

²² Vanneste, *Intra-European Litigation in Eighteenth-Century Izmir*, cit., p. 18. L'autore riporta anche altre misure, tra cui quella emanata dalla provincia d'Olanda nel 1596 che imponeva a tutte imbarcazioni che attraversavano il Sund di avere un certo numero di armamenti.

²³ Ivi, pp. 21-22.

mercantile diretto nel Mediterraneo e di mantenere la rete consolare olandese nell'area²⁴. È interessante notare – come ha osservato De Divitiis per il commercio inglese – che il sistema dei convogli ebbe un impatto importante sul mercato dei noli: la maggiore protezione rendeva infatti i noli olandesi più competitivi, abbassando i premi assicurativi²⁵.

Gli embarghi spagnoli non impedirono alle navi della Repubblica di giungere nei porti spagnoli, come suggerisce la lettera di Benavente citata in apertura. In particolare, Rigamonti afferma che, sebbene gli olandesi tendessero a evitare la Sicilia dopo la fine della Tregua dei 12 anni, la ripresa delle ostilità fu sì una battuta d'arresto, ma non un disastro: tra le altre cose, aumentò dal 1624 il numero di navi tedesche e scandinave in arrivo nei porti siciliani, molte delle quali erano in realtà olandesi sotto mentite spoglie²⁶. Le carestie a Napoli e a Milano indussero Filippo II a sospendere temporaneamente l'embargo generale del 1591; ciò non impedì però agli spagnoli di catturare una flotta di ventisei navi olandesi nel viaggio di ritorno dal Mediterraneo²⁷. Il viceré di Napoli fece lo stesso durante l'inverno del 1621-1622 per dar modo alle navi olandesi di caricare grano in Sicilia, allo scopo di alleviare la carestia che aveva colpito la parte continentale del Mezzogiorno. Il viceré fu severamente ripreso dalle autorità spagnole, le quali gli ordinarono di affrontare, in futuro, eventuali rivolte da parte della popolazione piuttosto che rivolgersi a navi olandesi²⁸. Nell'autunno del 1629, su pressione degli esportatori di grano, le autorità siciliane permisero l'attracco di navi olandesi nei porti siciliani²⁹.

Licenze e concessioni particolari rendevano possibili i viaggi olandesi nelle Sicilie nonostante le interdizioni spagnole soprattutto nei periodi di penuria alimentare, in cui era essenziale mantenere anzitutto un adeguato approvvigionamento annonario della città di Napoli. Vale la pena ricordare che il governo napoletano provvedeva ad assicurare un afflusso costante di grano nella capitale per motivi di natura squisitamente politica: si cercava di evitare che la mancanza

²⁴ Allain, *Commerce levantine et navigation en Méditerranée, Direction du*, cit., pp. 153-154.

²⁵ Pagano De Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento*, cit., pp. 73 e 75.

²⁶ Rigamonti, *Dutch Navigation in Sicily*, cit., p. 151.

²⁷ Van Gelder, *Trading Places*, cit., p. 54n.

²⁸ J.I. Israel, *A conflict of Empires: Spain and Netherlands (1618-1648)*, in Id., *Empires and Entrepreneurs: Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews (1585-1713)*, London, Hambledon Press, 1990, p. 22.

²⁹ Rigamonti, *Dutch Navigation in Sicily*, cit., p. 153.

di grano o un suo prezzo troppo alto potessero scatenare dei disordini in città. Le contingenze create dalle continue crisi produttive e dall'aumento, tra l'inizio e la prima metà del XVII secolo, di circa il 40% della popolazione della capitale e del 33% tra la seconda parte e l'inizio di quello successivo³⁰, resero verosimilmente sempre più complicato tale rifornimento. Gli olandesi rappresentavano quindi una risorsa perché capaci di portare grandi quantità di grano nordico a prezzi ridotti. Non solo: i bassi costi di nolo rendevano conveniente rivolgersi ai cittadini della Repubblica anche per il trasporto del grano all'interno del territorio meridionale.

Oltre ai casi già citati, ritroviamo licenze concesse a singoli mercanti: nel 1630 Gaspare Roomer ottenne il permesso di far attraccare a Napoli due navi cariche di salami nonostante avessero a bordo dei marinai olandesi. Alcuni mercanti di Amsterdam come Thierry e Jeremias van Ceulen riuscirono ad ottenere dei lasciapassare dai viceré di Napoli e Sicilia per commerciare nei due Regni³¹. La concessione di licenze rendeva possibili i trasporti su navi olandesi mantenendo la patina del rispetto delle direttive iberiche. Come già notato da Coniglio per l'esportazione di pesce salato inglese, anche le limitazioni agli scambi olandesi ledevano in parte gli interessi dello Stato, che vedeva sparire così una fonte di profitto per il pagamento dei diritti doganali³². La concessione di questi permessi rappresentava il modo attraverso il quale il governo vicereale rispondeva, con realismo, alle continue sollecitazioni provenienti dalle necessità di approvvigionamento di derrate alimentari, accorgimenti che salvavano, di fatto, «forma e sostanza»³³. Israel ritiene che, nel 1630, Napoli e Sicilia fossero, insieme alla Sardegna, le uniche parti del mondo ispanico «where something like a regular maritime commerce with Amsterdam was possible»³⁴. In particolare, lo studioso inglese ha ricostruito, grazie ai documenti dell'Archivio Municipale di Amsterdam, alcune delle spedizioni fatte a Napoli e in Sicilia da parte di importanti

³⁰ Romano, *Napoli: dal Vicereame al Regno*, cit., p. 6.

³¹ Coniglio, *Il Vicereame di Napoli nel secolo XVII*, cit., p. 120n; Israel, *The Phases of Dutch Straatvaart*, cit., p. 144.

³² Ivi, p. 111.

³³ Così Coniglio: «I decreti sul commercio venivano elaborati con ponderata riflessione, e dovevano essere applicati, almeno nello spirito della legge, in modo da salvare forma e sostanza. Che poi i mercanti contribuissero con attestati fabbricati ad hoc e con mance a salvare i loro interessi, ciò probabilmente era nelle intenzioni stesse del legislatore». Ivi, p. 115.

³⁴ Israel, *The Dutch Republic and the Hispanic World*, cit., p. 286.

mercanti della città olandese come Lapo Ramirez, Willem Muilman e Hendrick e Dirk Dommer. Ritroviamo anche Jacopo Tierri, fratello di Stefano, mercante napoletano, ad Amsterdam negli anni '30: i Tierri esportavano ad Amsterdam olio pugliese, inviando altresì diversi carichi verso il Mezzogiorno. Muilman era invece impegnato nel trasporto di grano e sale dalla Sicilia ai porti del nord della penisola³⁵. Oltre al grano, gli olandesi portavano anche prodotti meridionali (soprattutto olio pugliese e sale siciliano) verso il Nord Italia³⁶. Questa attività si inseriva in quella più ampia del trasporto merci per conto degli spagnoli operato dagli olandesi, che permetteva ai cittadini della Repubblica di accedere all'argento iberico, indispensabile per acquistare prodotti di lusso nel Levante. In questo senso attività di trasporto per conto terzi, importazione di grano e di altre derrate e *rich trades* levantini sono elementi interconnessi nel più ampio sistema commerciale che gli olandesi stavano sviluppando nel Mediterraneo, in cui i Regni di Napoli e Sicilia, così come le altre aree del mondo spagnolo furono, come abbiamo visto, direttamente coinvolte.

Da quanto è stato possibile constatare, non sembra sia possibile parlare di relazioni commerciali costanti tra le due aree. Tranne che nei periodi di tregua, gli olandesi non avevano la possibilità di circolare liberamente nei territori meridionali, come dimostrano i casi di sequestri di navi della Repubblica praticati a Napoli e in Sicilia³⁷. La quasi totale assenza di relazioni commerciali sembra essere confermata dai numeri: nel periodo tra maggio 1646 e maggio 1647, a Napoli e a Messina arrivarono rispettivamente il 3 e l'1,7% del totale delle esportazioni olandesi nel Mediterraneo³⁸.

2.2. *La svolta del 1648*

La cessazione delle ostilità e la firma del trattato di Münster tra le Province settentrionali e gli Asburgo di Spagna nel 1648 aprirono una nuova fase delle relazioni olandesi nel Mezzogiorno. Frutto di lunghi negoziati iniziati già nei primi anni '40, l'accordo sanciva il riconoscimento ufficiale della Repubblica ma

³⁵ *Ibidem.*

³⁶ Engels, *The Dutch shipping trade to Italy*, cit., p. 65.

³⁷ Nel solo 1629 furono imprigionati 115 marinai olandesi in Sicilia. Israel, *A conflict of Empires*, cit., p. 22.

³⁸ Van Gelder, *Trading Places*, cit., p. 81.

forniva anche gli strumenti per un approfondimento delle relazioni economiche tra l'impero spagnolo e le Province Unite. L'articolo XVI dettava:

les villes hanséatiques avec tous leurs citoyens [...] jouiront, quant au fait de la navigation et trafique, en Espagne, Royaumes et États d'Espagne, de tous et mesmes droits, franchises, immunités et privilèges, lesquels par le présent Traité sont accordés ou s'accorderont ci-après pour et au regard des sujets et habitants des Provinces-Unies des Pays-Bas. Et réciproquement lesdits sujets et habitants des Provinces-Unies des Pays-Bas jouiront des tous les mesmes droits, franchises, immunités, privilèges et Capitulations, soit pour l'établissement des consuls dans les villes capitales ou maritime d'Espagne e ailleurs, ou il sera besoin, comme aussi pour les marchandes, facteurs, maître des navires, mariniers ou autrement, et en la mesme sorte que lesdits Villes Hanséatiques³⁹.

Attraverso la clausola di parità internazionale⁴⁰, si riconoscevano qui agli olandesi i privilegi previsti nei *Capitulos de Privilegios* concessi alle città dell'Hansa il 28 settembre 1607⁴¹. Come gli anseatici, gli olandesi erano liberi di circolare e commerciare nei territori spagnoli⁴², e gli scambi commerciali erano resi più vantaggiosi grazie alla concessione di agevolazioni doganali come l'esenzione dal diritto di visita⁴³. Si stabilì anche la presenza, nelle città spagnole, di un «especial conservador, y juez», incaricato di vigilare sul rispetto dei privilegi anseatici, di dirimere e/o risolvere in via formale le cause in cui era coinvolto un cittadino

³⁹ *Traité de Paix entre Philippe IV, Roi Catholique d'Espagne et les Seigneurs États Généraux des Provinces-Unies de Pais Bas (...) fait à Munster le 30 janvier 1648*, in J. Dumont, *Corp Universel diplomatique des droits de gens contenant un recueil des traitez d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, d'échange, de protection et de garantie, de toutes les Conventions, Transactions, Pactes, Concordats, et autres Contrats qui ont été faits en Europe depuis le Règne de l'Empereur Charles Magne jusques à présent*, t. VI, partie I, Amsterdam, P. Husson et C. Levier, 1728, p. 431 (art. XVI).

⁴⁰ Su questi temi cfr. Buccianti, *Accordi e trattati commerciali*, cit.

⁴¹ Lo notava già Zaugg, *Stranieri di antico regime*, cit., p. 68.

⁴² Cfr. *Capitulos de Privilegios concedidos à la Ciudades Confederadas de la Hansa Teutonica y sus Sùbditos, Ciudadanos y Vecinos, en los dominios de Portugal, confirmados y ampliados por su Magestad Católica para la Andalucía y demás Reynos de Castilla, en Madrid a 28 de septiembre 1607*, in J.A. Abreu y Bertodano, *Coleccion de los tratados de paz de España. Reynado de Philippe III*, Parte I, Madrid, por Diego Peralta et alii, 1740, pp. 375-391 (capp. I e X).

⁴³ Ivi, capp. II e VI. Oltre a quelli già citati, cfr. *Traité de Paix entre Philippe IV*, cit., p. 431 (artt. VIII-X, XIII e XV).

dell'Hansa, nonché condurre le perquisizioni in abitazioni di proprietà di cittadini anseatici⁴⁴.

Oltre a privilegi commerciali e giuridici, agli olandesi si riconosceva la «*meisme sûreté et libertées [...] qui a été accordée aux sujets du roy de la Grande Bretagne par le dernier traité de paix et articles secrets faits avec le Conestable de Castille*»⁴⁵. Il trattato a cui si fa riferimento in questo articolo è quello di Londra⁴⁶ del 1604. Esso garantiva ai mercanti inglesi di non essere perseguiti nei domini spagnoli per motivi religiosi⁴⁷. Tre articoli segreti fornivano agli inglesi ulteriori garanzie religiose, come l'assicurazione di non essere inquisiti per crimini d'eresia commessi fuori del territorio spagnolo. Nel caso in cui un mercante inglese fosse stato arrestato dall'Inquisizione, sarebbero state sequestrate solo le proprietà dell'accusato e non l'intera nave e/o carico, come avveniva in passato⁴⁸. La libertà concessa nel 1604 ai mercanti inglesi e, quindi, agli olandesi nel 1648 non era però assoluta. All'articolo XIX del trattato di Münster si sottolinea infatti come i cittadini della Repubblica dovessero «*au regard de l'exercice public de la religion se gouverner et comporter en toute modestie, sans donner aucun scandale de paroles, ou de fait, ny proférer aucuns blasphèmes*»⁴⁹. Se quindi non è possibile parlare di una piena libertà religiosa, la presenza di queste concessioni è comunque importante per la definizione di condizioni di coesistenza pacifica tra confessioni diverse, consentendo agli olandesi, calvinisti, di stabilirsi in un

⁴⁴ *Capitulos de Privilegios*, cit., pp. 378 e ss. (capp. XVIII e ss.). Sull'argomento si veda anche Zaugg, *Stranieri di antico regime*, cit., p. 64.

⁴⁵ *Traité de Paix entre Philippe IV*, cit., p. 431 (art. XVII).

⁴⁶ Il capo negoziatore per la parte spagnola era Juan Fernández de Velasco, duca di Friás e connestabile di Castiglia. N. Mout, *Justus Lipsius between War and Peace. His Public Letter on Spanish Foreign Policy and the Respective Merits of War, Peace or Truce (1595)*, in *Public Opinion and Changing Identities in the Early Modern Netherlands. Essays in honor of Alastair Duke*, ed. by J. Pollman - A. Spicer, Brill, Leiden - Boston, 2007, p. 160.

⁴⁷ *Treaty of perpetual Peace and Alliance between Philip the III king of Spain, and the Archduke and Archdukess Albert and Isabella and [...] James I king of England [...] made in the year 1604*, S. Whatley, *A General Collection of Treatys, Manifesto's, Contracts of Marriage, Renunciations and other public papers from the Year 1495 to the year 1712*, vol. II, London, J. e P. Knapton et alii, 1732, p. 143 (art. XXIII).

⁴⁸ W. Thomas, *The Treaty of London, the Twelve Years Truce and Religious Toleration in Spain and the Netherlands (1598-1621)*, in *The Twelve Years Truce (1609). Peace, Truce, War and Law in the Low Countries in Trurn of the 17th century*, ed. by R. Lesaffer, Leiden - Boston, Brill, 2014, p. 280.

⁴⁹ *Traité de Paix entre Philippe IV*, cit., pp. 431 (art. XIX).

contesto cattolico come quello dei Regni di Napoli e Sicilia. Il successivo trattato di commercio e navigazione dell'Aia del 1651, che introduceva ulteriori specificazioni e, soprattutto, non derogava all'accordo del 1648, confermava la libertà di commercio e ampliava le facilitazioni doganali. Tale accordo fu pubblicato nello stesso anno nel Regno di Napoli⁵⁰.

Come cambiarono i rapporti tra Olanda e Napoli dopo la pace del '48?

Si ebbe anzitutto l'introduzione a Napoli del *juez conservador*. In Spagna e in Portogallo i giudici conservatori erano una magistratura di particolare favore concessa a un altro re, con facoltà di sentenziare in prima istanza su tutte le cause civili e penali dei suoi sudditi⁵¹. Denominato «giudice delegato» nel Regno di Napoli, questo magistrato era incaricato di giudicare tutte le cause in cui fossero stati coinvolti degli olandesi. Nominato dal viceré su indicazione dei consoli, il delegato degli olandesi, insieme a quello inglese e francese⁵², faceva parte, di regola, del Consiglio Collaterale, che fungeva da tribunale di seconda istanza per le sentenze emesse dai ministri delegati. Ciò dava anche agli olandesi, come è stato osservato per i delegati di altri paesi, la possibilità di poter contare su dei referenti posti al vertice delle istituzioni vicereali, in grado «di contrastare le pressioni dei tribunali concorrenti e di influenzare l'esito dei contenziosi in sede di appello»⁵³. Altro elemento da considerare è il forte legame che questi giudici avevano con le comunità mercantili di riferimento, responsabili della loro designazione e, spesso, della loro retribuzione⁵⁴. Gli olandesi si sottraevano così alla giustizia ordinaria, potendo contare, allo stesso tempo, su magistrati «propensi a conformarsi alle aspettative del proprio pubblico di riferimento»⁵⁵, vantaggi che si accompagnarono a quelli provenienti dalle agevolazioni doganali. Tra queste, quella oggetto di maggiori critiche da parte napoletana fu l'esenzione dal diritto

⁵⁰ *Trattato di pace e di commercio fra il re Filippo IV e l'Olanda concluso nell'anno 1651*, in A. De Sarii, *Codice delle leggi del Regno di Napoli*, II, Napoli, Vincenzo Orsini, 1794, pp. 9-10 (artt. VIII-IX, XII e XV). Sebbene non sia stato trovato alcun riferimento alla pubblicazione nel Regno di Napoli del trattato di Münster, è verosimile che le sue clausole fossero valide anche nei Regni di Napoli e Sicilia in quanto parte della corona ispanica.

⁵¹ Buccianti, *Accordi e trattati commerciali*, cit., p. 69n.

⁵² I francesi e gli inglesi ebbero diritto ad un proprio delegato in seguito all'introduzione nei Regni di Napoli e Sicilia del trattato dei Pirenei del 1659 tra Francia e Spagna e del trattato di Madrid del 1667 tra l'Inghilterra e la corona spagnola.

⁵³ Zaugg, *Stranieri di antico regime*, cit., p. 76.

⁵⁴ Ivi, p. 77.

⁵⁵ Ivi, p. 78.

di visita⁵⁶, garantita, come abbiamo visto, dal trattato di Münster. La possibilità, per le navi olandesi, di non sottoporsi alla visita doganale forniva infatti l'occasione per estrarre più merce di quella dichiarata, pagando quindi meno tasse, senza avere timore di controlli che potessero confermare l'attività fraudolenta. Va da sé che ciò creava danni notevoli al Regio Erario, fornendo – secondo un'espressione di Angela Groppi già utilizzata da Zaugg – «una risorsa legale per una pratica illegale», il contrabbando⁵⁷. Oltre che economico, il danno era, indirettamente, anche politico, perché minava il diritto dello Stato a imporre una tassazione e a verificare il rispetto delle regole imposte. Questi temi e problemi saranno al centro delle negoziazioni per la formazione dell'accordo tra Province Unite e Napoli nella prima parte del secolo successivo.

Nel 1648 si stabilì il primo consolato olandese a Napoli, affidato a Niccolò Warmont⁵⁸, che assunse già l'anno successivo la carica di console generale, con giurisdizione su tutto il Regno esclusa la Puglia. Otto Schutte individua un solo console in Puglia nel Seicento, che svolse la sua attività dal 1648⁵⁹: è verosimile che nel periodo successivo al suo consolato l'assistenza agli olandesi fosse svolta da viceconsoli di stanza nelle principali città della regione. Nello stesso periodo si approfondì anche la presenza consolare inglese nelle Sicilie. In particolare, la progressiva nomina, dagli anni '40 in poi, di consoli inglesi a Napoli sarebbe una prova dell'accresciuta importanza commerciale e strategica del porto per gli inglesi⁶⁰. Per quanto riguarda la Sicilia, il primo console olandese nell'isola fu nominato nel 1617, e risiedeva a Palermo⁶¹. La presenza dei consoli olandesi nelle città del Mediterraneo aveva un'importanza strategica per il commercio nell'area: essi avevano il compito di facilitare il commercio degli operatori com-

⁵⁶ Cfr. *Consulta circa la pretenzione che tengono l'ambasciatori francesi, inglesi e olandesi di non essere visitate, quando occorre, doverle diligenziare per sospetti de' Contrabbandi*, in Biblioteca Nazionale di Napoli, ms XI, A17, ff. 49-55.

⁵⁷ Zaugg, *Stranieri di antico regime*, cit., p. 62. Pratica connaturata, secondo Alida Clemente, alle relazioni commerciali nel Regno di Napoli. Sull'argomento Clemente, *Quando il reato non è "peccato"*, cit., pp. 359-394.

⁵⁸ K. Heeriga, *Bronnen tot de Geschiedenis van den Levantse Handel*, cit., p. 54; Israel, *Dutch Republic and Hispanic World*, cit., p. 422.

⁵⁹ O. Schutte, *Repertorium der Nederlandse vertegenwoordigers residerende in het buitenland (1584-1810)*, 's-Gravenhage, M. Nijhoff, 1976, 453-454.

⁶⁰ Pagano De Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento*, cit., pp. 88-89.

⁶¹ Schutte, *Repertorium der Nederlandse vertegenwoordigers residerende in het buitenland*, cit., p. 454.

mercili della Repubblica, di ridurre le incertezze delle interazioni economiche nell'area⁶², nonché di controllare il rispetto dei privilegi olandesi nelle varie realtà commerciali⁶³.

2.3. La seconda parte del secolo

La firma dell'accordo e la fine delle ostilità rappresentarono un momento importante per il rilancio del commercio degli olandesi nel Mediterraneo. Essi infatti riuscirono a riprendere le posizioni conquistate durante la Tregua dei 12 anni soprattutto nel trasporto di prodotti da e per la penisola iberica. La situazione era però diversa rispetto agli anni '20 del XVII secolo. Durante l'ultima fase della guerra ispano-olandese gli inglesi avevano guadagnato terreno negli scambi mediterranei, soprattutto in quelli tra il Levante e la Sicilia e tra i porti italiani⁶⁴. La maggiore concorrenzialità olandese dopo la pace di Münster dovette quindi confrontarsi subito con l'elemento inglese che aveva intrapreso, nella seconda metà del secolo, una politica commerciale di stampo mercantilistico, di cui sono testimonianza gli Atti di Navigazione: in particolare, quello del '51 causò la completa paralisi della mediazione olandese nel trasporto dell'olio pugliese⁶⁵. Il Mezzogiorno fu un terreno per la competizione tra olandesi e inglesi; in particolare, questi ultimi, tranne che per alcune difficoltà nelle relazioni con l'ambiente economico napoletano, continuarono a considerare vantaggioso restare nei Regni meridionali⁶⁶. Tale sviluppo subì una forte battuta d'arresto in seguito allo scoppio della guerra anglo-spagnola

⁶² T. Allain, *Relations de pouvoirs et enjeux marchands autour du réseau consulaire néerlandais en Méditerranée (XVII^e-XVIII^e siècles)*, in *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVII^e-XX^e siècle)*, sous la d. de A. Bartolomei - G. Calafat - M. Grenet - U. Jörg, Madrid - Rome, Casa de Velazquez - EFR, 2017, p. 427. Cfr. anche G. Desideri, *Strategie, protezione e reti di relazioni. Note sui consoli olandesi a Napoli nel secondo Settecento*, in *Storie d'archivio. Un privatissimo per Anna Maria Rao*, a cura di D. Ambron - D. Carnevale - D. Cecere - P. Palmieri - A. Tuccillo, Grumo Nevano, Marchese, 2020, pp. 85-98.

⁶³ J.I. Israel, *The Dutch Merchant colonies in the Mediterranean during the Seventeenth century*, in «Renaissance and Modern Studies», 30, 1, 1986, p. 92.

⁶⁴ H. Koenigsberger, *English merchants in Naples and Sicily in Seventeenth Century*, in «The English Historical Review», 62, 244, 1947, p. 312.

⁶⁵ J.I. Israel, *Dutch Primacy in World Trade (1585-1740)*, Oxford, Clarendon Press, 1989, p. 226.

⁶⁶ Koenigsberger, *English merchants in Naples and Sicily in Seventeenth Century*, cit., p. 313.

nel 1655, quando molti cittadini britannici furono costretti ad abbandonare i due Regni già dall'ottobre dello stesso anno. Le attività e gli affari degli inglesi in fuga furono intercettati dagli olandesi: il console olandese a Messina informa sulla chiusura di tre case commerciali inglesi nello stesso anno, i cui prodotti furono tutti sequestrati, «putting most trade in Dutch hands»⁶⁷.

Ci fu quindi una maggiore stabilizzazione delle relazioni commerciali nella seconda parte del secolo.

In particolare, Antonella Bicci segnala, tra i mercanti e capitali italiani ad Amsterdam impegnati nel commercio con la penisola italiana, il caso di Francesco di Gian Ludovico Calandrini, lucchese, che stipulò, tra ottobre 1649 e novembre 1651, 12 contratti di nolo per il trasporto di cereali e aringhe affumicate per Genova, Livorno, Civitavecchia e Napoli. Lo stesso Calandrini noleggiò alcune navi che, dopo aver raggiunto la penisola iberica, venivano affittate nuovamente anche per trasportare carichi a Napoli o nelle Puglie. Ad Amsterdam poi si comprava seta proveniente da varie città italiane, tra cui Napoli, Messina, Palermo e Reggio Calabria⁶⁸.

Viceversa, a partire dal 1660 molti furono i mercanti inglesi che si ristabilirono nei due Regni⁶⁹. Ciò non portò alla scomparsa dell'elemento olandese dagli scambi napoletani: se infatti gli inglesi conquistarono gradualmente il monopolio del commercio dell'olio gallipolino⁷⁰, gli olandesi continuarono ad essere i principali trasportatori del grano pugliese, così come durante la Tregua. Si erano ritagliati un loro spazio a Napoli e Sicilia nello smercio dei *laken*, panni lana fini, attività sviluppatasi soprattutto dopo la pace con la Spagna del 1648. L'industria tessile olandese, soprattutto nel distretto di Leida, aveva tratto vantaggio, alla fine del XVI secolo, dal capitale umano e finanziario giunto nell'area in seguito all'immigrazione di elementi dai Paesi Bassi meridionali⁷¹. I *laken* olandesi

⁶⁷ Israel, *The Dutch merchant colonies*, cit., p.101n.

⁶⁸ A. Bicci, *Italiani ad Amsterdam nel Seicento*, in «Rivista storica italiana», CII, 3, 1990, pp. 913, 916 e 932.

⁶⁹ Koenisberger, *English merchants in Naples and Sicily in Seventeenth Century*, cit., p. 314.

⁷⁰ Un memoriale presentato dal console inglese al viceré di Napoli nel 1689 confermerebbe che l'estrazione d'olio pugliese, negli ultimi decenni del secolo, era ormai pienamente nelle mani degli inglesi. Cfr. *Il commercio inglese nel Mediterraneo dal Cinquecento al Settecento. Corrispondenza consolare e documentazione britannica tra Napoli e Londra*, a cura di G. Pagano De Divitiis, Napoli, Guida, 1984, p. 6.

⁷¹ Cfr. J. De Vries, A. van der Woude, *The First Modern Economy. Success, Failure and Perseverance of the Dutch Economy, 1500-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, pp. 279 e ss.

(come le *new draperies* inglesi) rispondevano alle esigenze di una popolazione in aumento, alla ricerca di tessuti più raffinati e più leggeri ma, soprattutto, più economici⁷². In particolare, Jonathan Israel ritiene che i panni lana furono la chiave della presenza olandese nel Levante a partire dagli anni '40 del secolo, consentendo ai cittadini della Repubblica di essere meno dipendenti dall'argento spagnolo per l'acquisto di beni di lusso nel Mediterraneo orientale. Accanto all'Impero Ottomano, anche Napoli fu un mercato (sebbene non così esteso) per questi prodotti⁷³, che si inserivano in un contesto commercialmente fragile, specchio della debolezza economica che i Regni di Napoli e Sicilia stavano vivendo in quel periodo.

Le continue carestie e la riduzione della capacità produttiva del Regno avevano impoverito tutti i settori della società, inclusa la già fragile produzione manifatturiera, dove importanti settori come quello tessile subirono una sensibile riduzione dei maestri e dei lavoranti⁷⁴. A ciò si aggiunge che la debolezza della produzione manifatturiera era un tratto peculiare dell'economia napoletana⁷⁵, che rendeva il Mezzogiorno un mercato perfetto per la vendita di manufatti stranieri. Un caso paradigmatico è sicuramente quello della lana. Il Regno di Napoli era il più grande produttore di lana della penisola italiana ma, malgrado gli sforzi della dinastia aragonese, ancora all'inizio del Seicento continuava a importare grandi quantità di panni. Ritroviamo tale dinamica anche nei decenni successivi: il console inglese Francis Browne riteneva che, nel caso in cui le autorità avessero vietato le importazioni di pannine inglesi a Napoli, si sarebbero paralizzate anche le esportazioni di seta e olio, acquistate in cambio dei prodotti in lana⁷⁶. Gli olandesi, così come gli inglesi, seppero approfittare della debolezza del Regno per esportare i tali prodotti. In particolare, Ruggero Romano ritiene che la forte concorrenza straniera non lasciò spazio né a Napoli né nel resto del Regno alla produzione di panni lana⁷⁷.

Grano (e altri prodotti alimentari) e manufatti furono quindi gli elementi chiave degli scambi olandesi nel Mezzogiorno continentale e in Sicilia nel XVI

⁷² C. Wilson, *La Repubblica olandese*, Milano, Mondadori, 1968, p. 31.

⁷³ Cfr. Israel, *The Phases of Dutch Straatvaart*, cit., pp. 149-153.

⁷⁴ Cfr. Romano, *Napoli: dal Vicereame al Regno*, cit., pp. 35-58.

⁷⁵ G. Galasso, *Alla periferia dell'impero: il Regno di Napoli nel periodo spagnolo, secoli XVI-XVII*, Torino, Einaudi, 1994, p. 221.

⁷⁶ Pagano De Divitiis, *Il Mediterraneo nel XVII secolo*, cit., p. 129.

⁷⁷ Romano, *Napoli: dal Vicereame al Regno*, cit., p. 51.

secolo, in linea con le caratteristiche dello spazio economico meridionale del periodo: tradizionalmente esportatore di materie prime, il Regno di Napoli diventò importatore in annate non particolarmente eccellenti. Giuseppe Galasso invita però a non considerare la carestia come unica “causa” di tali importazioni: l’arrivo di grano russo e polacco trasportato su navi olandesi a prezzi inferiori e l’aumento dei salari agricoli contribuivano a determinare quelle condizioni che rendevano più vantaggioso acquistare del grano dall’estero. A ciò vanno aggiunti l’aumento della popolazione, nonché la sua maggiore urbanizzazione⁷⁸.

Non sono stati ritrovati elementi che, al momento, consentano di parlare, anche in seguito alla normalizzazione delle relazioni politiche tra Spagna e Province Unite, dello sviluppo di un commercio diretto tra la Repubblica e le Sicilie nel Seicento. Prospettiva quasi impossibile per la prima parte del secolo, non sembra si realizzasse nemmeno nella seconda metà: Ruggero Romano evidenzia come, ancora durante il vicereame austriaco, Napoli era per le navi olandesi una tappa di passaggio nel loro viaggio da Livorno al Levante⁷⁹. Dinamica simile doveva riguardare anche il commercio inglese nell’area. Gigliola Pagano De Divitiis ritiene che «Napoli, pur centralizzando tutto il movimento di scambi della parte continentale del Regno, aveva una funzione marginale come base portuale»: pochi sono i viaggi in cui risulta destinazione diretta, e quando avveniva si lasciava qui il resto del carico invenduto a Livorno. Le navi inglesi in cerca di carico si rivolgevano prevalentemente a Gallipoli a caricare olio⁸⁰. Ritroviamo già qui il fenomeno dei vascelli «vacanti» in partenza dal porto di Napoli che vedremo più nel dettaglio per il Settecento.

Il porto della capitale continuò a essere una tappa importante nei viaggi degli olandesi nel Mediterraneo, ma la presenza degli operatori commerciali della Repubblica fu qui sicuramente meno radicata rispetto a quella che gli stessi svilupparono in altre città della penisola italiana dove, invece, stabilirono più ampie colonie commerciali, come a Livorno. La città toscana aveva attirato una grande quantità di mercanti olandesi già negli ultimi decenni del Cinquecento, come testimonia la presenza, alla fine del secolo, di una nazione olandese-alemana con un cimitero e una chiesa nazionale⁸¹. Mentre il centro toscano poteva vantare lo

⁷⁸ Galasso, *Alla periferia dell’impero*, cit., pp. 224-225.

⁷⁹ Romano, *Napoli: dal Vicereame al Regno*, cit., p. 53.

⁸⁰ Pagano De Divitiis, *Mercanti inglesi nell’Italia del Seicento*, cit., pp. 142-143.

⁸¹ A. Bicci, *Gli olandesi nel Mediterraneo. Amsterdam e l’Italia (sec. XVII)*, in *Économies méditerranéennes équilibres et intercommunications: XIII^e-XIX^e siècles. Actes du II colloque international*

stabilimento di ben 12 case commerciali olandesi, nello stesso periodo si registrava la presenza di appena due o tre stabilimenti mercantili appartenenti a cittadini della Repubblica tra Napoli e Messina⁸². La presenza di queste case commerciali, in particolare, ci induce a riflettere sull'esistenza di una, seppur minuta, colonia mercantile olandese, i cui guadagni sarebbero dipesi sostanzialmente dalle opportunità derivanti dai costi di nolo e degli scambi di grano e prodotti nordici.

I principali episodi bellici, insieme alle ripetute emergenze produttive che si avvicendarono nel corso del secolo, non solo orientarono sensibilmente i flussi di traffico olandesi da e per i territori meridionali ma innescarono dinamiche che risulteranno cruciali nelle relazioni politiche ed economiche tra i due Stati nel secolo successivo.

d'histoire (Athènes, 18-25 septembre 1983), vol. I, Atene, Centre de Recherches Néohelléniques de la Fondation National de la Recherche Scientifique, 1985, p. 41. Una coesistenza religiosa non sempre pacifica, come dimostrano i conflitti che coinvolsero schiavi turchi a Livorno studiati da Cesare Santus. Cfr. C. Santus, *Crimini, violenza e corruzione nel Bagno di Livorno: gli schiavi "turchi" in alcuni processi del XVII secolo*, in *La città delle Nazioni. Livorno e i limiti del cosmopolitismo (1566-1834)*, a cura di A. Addobbati - M. Aglietti, Pisa, Pisa University Press, 2016, pp. 93-107. Sulla nazione olandese-alemana di Livorno si veda il contributo, nello stesso volume, di Magnus Ressel, *La Nazione Olandese-Alemana di Livorno e il suo ruolo nel sistema mercantile europeo del XVIII secolo*, ivi, pp. 309-335.

⁸² Israel, *The Dutch Merchant Colonies*, cit., p. 100.

3. «Sopra altre minuzie, che sotto ombra di privilegio, non fanno che guastare il commercio»¹.

Il trattato del 1753

Nei primi mesi del 1738 il marchese di San Gil Joaquín Bazán y Melo, allora ambasciatore spagnolo all'Aia, riferì della nomina di Jan Aegidius van Egmond van de Nijenburg come ministro plenipotenziario olandese a Napoli, incaricato di concludere un trattato di commercio con il nuovo sovrano². Il 1738 fu un anno importante: si era appena conclusa la guerra di successione polacca, e con la pace di Vienna i Regni di Napoli e Sicilia venivano ufficialmente riconosciuti a Carlo di Borbone³. In alcune lettere dello stesso anno troviamo notizia di incontri tra diplomatici svedesi e danesi e rappresentanti spagnoli⁴, i quali gestivano questioni riguardanti i Regni meridionali in mancanza di una rappresentanza diplomatica *in situ*, riguardo alla possibilità di un accordo commerciale con Napoli. Il riconoscimento della nuova posizione internazionale dei due Regni fu verosimilmente alla base di tale interesse. In un colloquio con Nicola Antonio Oliver, allora segretario della legazione spagnola, Nijenburg sottolineò che il trattato avrebbe comportato «ventajas reciprocas, y que la havrà [habrá] mui considerable si pudieren sacar azeites y vinos de esos dos Reinos»⁵. Il futuro plenipotenziario salutò con entusiasmo la possibilità di un accordo commerciale, dato che, a suo

¹ ASN, AE, *Affari consolari di commercio, dell'Amiragliato e di Pubblica Salute (1734-1768)*, f. 4863, minuta verosimilmente del marchese di Salas a Fogliani dell'8 ottobre 1740.

² ASN, AE, *Olanda. Corrispondenza col marchese di San Gil ambasciatore straordinario di Spagna in Olanda*, f. 778 (1738), lettere di San Gil al marchese di Salas del 17 aprile, 1 e del 3 luglio 1738.

³ Cfr. soprattutto Rao, *Il riformismo borbonico a Napoli*, cit., p. 218 e Galasso, *Storia del Regno di Napoli*, cit., pp. 3-9.

⁴ ASN, AE, f. 778, lettere di San Gil al marchese di Salas del 19 giugno e del 3 luglio 1738.

⁵ ASN, AE, *Olanda, Corrispondenza di Nicola Antonio Oliver e Fullana incaricato degli affari di Spagna in Olanda (1738-1740)*, f. 763, lettera di Oliver al marchese di Salas del 26 dicembre 1738.

dire, arrivavano ad Amsterdam molte navi napoletane⁶. Tali prospettive trovarono un loro esito nella formazione del nuovo accordo commerciale?

3.1. *La tassazione*

Nijenburg, di origini nobili, prima di ricevere l'incarico aveva viaggiato nel Mediterraneo a partire dal 1720; l'itinerario fu al centro del testo scritto a quattro mani con John Heyman, professore all'Università di Leida, *Travels through Part of Europe, Asia Minor, the Islands of the Archipelago; Syria, Palestine, Egypt, Mount Sinai*, pubblicato nel 1759. Nijenburg si addottorò in diritto a Leida, e ricoprì alcuni incarichi nella politica della città. Fu inoltre deputato dell'Olanda e della Frisia Occidentale negli Stati Generali⁷. Il marchese di San Gil lo descrisse come persona «mui capaz», e di «mui conozida y rica familia»; il governo olandese decideva di inviare un personaggio molto vicino alla provincia più ricca e potente della Repubblica⁸ e, come vedremo, quella più restia a cedere gli antichi privilegi. Giungeva a Napoli con un progetto di accordo in dodici punti, in cui si proponeva:

comme Leurs Hautes Puissances sont très portées à traiter les sujets de Sa Majesté dans tous les Pais qui sont de leur dépendance sur le même pied qu'elle traitent leurs propres

⁶ «Este ministro [...] tiene las necessarias instrucciones para el avidado tratado de commercio, y me ha asegurado se ha reconocido gran beneficio en el, haviendo arrivato à Amsterdam muchas embarcaciones de estos puertos y de los de Sicilia con aceites y otros generos y mercancias de gran conveniencia». ASN, AE, f. 778, lettera di San Gil al marchese di Salas del 14 agosto 1738.

⁷ *Johannes Aegidius van Egmond van der Nijenburg*, in A.J. van der Aa, K.J.R. van Harderwijk e G.D.J. Schotel, *Biographisch woordenboek der Nederlanden bevattende Levensbeschrijvingen van zoodanige personen, die zich op eenigerlei wijze in ons vaderland hebben vermaard gemaakt*, vol. V, Harlem, J.J. van Brederode, 1859, p. 67. ASN, AE, *Ministri esteri Olanda*, f. 823 (1741-1746), lettera degli Stati Generali alla regina del 29 ottobre 1739. Cfr. ASN, AE, f. 778, lettera del marchese di San Gil al marchese di Salas del 3 luglio 1738 e foglio probabilmente allegato alla stessa lettera.

⁸ Così Fogliani: «Li detti deputati [della città di Amsterdam], che lo sono della più ricca e considerabile città d'Ollanda, hanno grande autorità sullo spirito de' deputati delle città minori, e però possono quasi dirsi li padroni della Repubblica. La provincia d'Ollanda, [...] più potente e grande da sé sola che le altre sei province insieme, volendo d'ordinario attirar le altre nel suo sentimento. Quindi è che la città d'Amsterdam merita una particolare consideratione, e in effetti la esige da tutti i ministri stranieri che sono qui, e che usano ai suoi deputati tutte le possibili attenzioni». ASN, AE, 4863, lettera di Giovanni Fogliani verosimilmente al marchese di Salas del 14 ottobre 1740.

3. «*Sopra altre minuzie, che sotto ombra di privilegio, non fanno che guastare il commercio*»

sujets, ou les nations le plus favorisées, Sa Majesté traitera les sujets de Leurs Hautes Puissances réciproquement aussi sur le même pied dans tous ses États [...], de sorte que les dits sujets commerçants, tant de Sa Majesté que ceux de Leurs Hautes Puissances, payeront les mêmes droits d'entrée et de sortie que payent les propres sujets ou les nations plus favorisées⁹.

Si richiedeva qui una clausola di parità nazionale e internazionale, che avrebbe garantito agli olandesi, oltre ai privilegi riconosciuti alle nazioni più favorite, anche lo stesso regime fiscale previsto per gli abitanti del Paese nel quale si trovavano. Si riproponeva, in maniera più generica, quanto già approvato nel trattato di Utrecht tra Spagna e Provincie Unite del 26 giugno 1714, che garantiva ai cittadini di entrambi gli Stati la clausola di parità nazionale e internazionale per la tassazione in entrata¹⁰. La richiesta non era quindi inusuale. Nel 1630 l'Inghilterra ottenne, con le «*cedules royales*», diverse garanzie per i suoi sudditi che commerciavano in Andalusia, tra cui l'esenzione da particolari dazi. Tali privilegi erano concessi solo ai cittadini andalusi e non a tutti gli spagnoli; la Spagna riconobbe quindi allo Stato inglese un «trattamento differenziale che trova l'attuazione e il completamento in un trattamento differenziale interno»¹¹, che sarà confermato e ampliato dai successivi accordi del 1665 e 1667. Altri Stati chiederanno, in futuro, di estendere le concessioni fatte agli inglesi attraverso la clausola della nazione più favorita¹².

Per quanto riguarda le richieste olandesi, si chiese inoltre di esentare i cittadini della Repubblica da tutti gli aumenti tariffari introdotti nei Regni di Napoli e Sicilia dopo la dominazione spagnola, concedendo loro di pagare i diritti d'entrata una volta soltanto, anche in caso di ulteriori scali nei porti meridionali¹³. Si

⁹ NA, SG, *Ingekomen secrete brieven en stukken van vorstelijke personen, gezanten, enz. betreffende Italië, Turkije en de Barbarijnsche Staten Algiers, Marokko, Tripoli en Tunis*, f. 7004 (1739-1745), *Articles pour servir à un traité d'amitié, de commerce et de navigation entre Sa Majesté le Roy des deux Siciles et Leurs Hautes Puissances Les États Generaux des Provinces Unies en Paisbas, lesquels l'envoyé extraordinaire de Leurs Hautes Puissances à la cour de Naples a l'honneur de presenter à Sa Majesté provisionnellement avec tout le respect dont il est capable*, allegato alla lettera di Nijenburg agli Stati Generali del 15 settembre 1739, cc.nn (art. IV).

¹⁰ *Traité de paix et de commerce, entre le roi d'Espagne, et les Etats Generaux des Provinces-Unies des Pays-Bas. Conclu à Utrecht le 26 juin 1714*, Paris, chez François Fournier, 1714, p. 12 (art. XVI).

¹¹ Buccianti, *Accordi e trattati commerciali*, cit., p. 180.

¹² Ivi, pp. 180-181 e 201-204.

¹³ NA, SG, f. 7004, *Articles pour servir à un traité d'amitié*, cit., cc. s.n. (art. V).

richiese poi una clausola di parità internazionale pro-futuro¹⁴, che avrebbe assicurato ai cittadini della Repubblica tutti i privilegi che sarebbero stati riconosciuti ad altri Stati in futuro¹⁵.

I progetti e le ambizioni olandesi si scontrarono con le posizioni del governo napoletano. Nel corso dei primi due anni di negoziazioni (1739-1741), Napoli ribadì in varie occasioni di non poter concedere agli olandesi gli stessi diritti dei propri sudditi. Tale privilegio non era mai stato riconosciuto a nessuna comunità straniera:

vi sono diverse città, le quali tengono privilegi particolari, che quali non sono tampoco comuni alli cittadini delle altre, e che concedendosi agli olandesi, non potrebbe farsi meno di concederli altresì a tutti i propri sudditi in generale, lo [...] [che] muterebbe tutto il sistema del paese e cagionerebbe mille ricorsi [...]¹⁶.

Il sistema fiscale napoletano era caratterizzato da una tale pluralità che era impossibile concedere agli olandesi tutti i diritti di cui disponevano i sudditi napoletani, tanto più che questi non erano omogenei e dipendevano da variabili come il luogo di percezione dei tributi e la presenza di particolari esenzioni personali. Parte delle imposte del Regno erano poi *arrendate*, cedute cioè a privati che si occupavano della loro riscossione dietro pagamento di un'anticipazione sul totale imponibile¹⁷. Riconoscere tali privilegi agli olandesi avrebbe poi garantito loro una condizione fiscale migliore di molti sudditi del Regno, cosa che l'amministrazione borbonica non poteva accettare. Inoltre

occorrendo che, per maggiormente indurli al commercio, convenisse concederli alcuni nuovi privilegi, e franchiggie, intende Sua Maestà restare in pieno arbitrio di pratti-

¹⁴ Per le definizioni della clausola di parità di trattamento nazionale e internazionale cfr. Bucchianti, *Accordi e trattati commerciali*, cit., pp. 18 e ss.

¹⁵ NA, SG, f. 7004, *Articles pour servir à un traité d'amitié*, cit., cc. s.n. (art.VII).

¹⁶ NA, VdH, b. 64, *Stuk betreffende het sluiten van een "Tractaat van Commerce" tusschen de Ver. Nederlanden en den Koning van de Beide Siciliën (1741)*, *Replique alle risposte ed alle nuove proposizioni fatte dal signor inviato d'Ollanda*, bylaage by de Brief van den heer envoyé van Egmond van der Nyenburg, dat. 20 december 1740, p. 3 (art. IV).

¹⁷ *Ibidem*. Sull'argomento si veda soprattutto Zilli, *Carlo di Borbone e la rinascita del Regno di Napoli*, cit., pp. 104-116; L. De Rosa, *Studi sugli arrendamenti del Regno di Napoli: aspetti della distribuzione della ricchezza mobiliare nel Mezzogiorno continentale (1649-1806)*, Napoli, Consiglio nazionale delle ricerche, 2005 (ristampa anastatica dell'edizione del 1958).

3. «*Sopra altre minuzie, che sotto ombra di privilegio, non fanno che guastare il commercio*»

carlo, senza essere per questo tenuta di considerare lo stesso ai forastieri, né tampoco di renderneli conto alcuno¹⁸.

Allo stesso modo non era possibile accogliere la richiesta di esentare gli olandesi da futuri aumenti delle tasse imposte dai due Regni perché eccessivamente limitativa: il re doveva avere la possibilità di aumentare i dazi quando lo richiedessero i «bisogni dello Stato o gl'interessi del commercio»¹⁹. Il governo napoletano rifiutò anche la clausola di parità internazionale pro-futuro: qualora il re avesse poi deciso di accordare nuove agevolazioni ad altri gruppi stranieri queste potevano essere riconosciute anche agli olandesi, «in circostanza però simile e con vantaggio per [entrambi] gli Stati»²⁰.

Le prerogative richieste dall'Olanda erano molto simili a quelle che l'Inghilterra era riuscita a strappare al Portogallo nel 1642. Oltre a vedersi riconfermati quelli concessi loro durante la dominazione spagnola del paese, gli inglesi ottennero gli stessi privilegi garantiti in passato dal Portogallo ad altri paesi. Come mette in luce Giovanni Bucciante, in questo modo la diplomazia inglese riuscì «ad annullare l'effetto dei benefici concessi ad altri, in pari tempo superandoli, facendosi accordare [...] la clausola pro-futuro nei confronti di qualsiasi altro Paese»²¹. Particolarmente interessante è l'articolo XIII, in cui si stabilisce che non verranno riconosciuti privilegi maggiori di quelli concessi alla Gran Bretagna²². Similmente gli olandesi, proponendo una clausola di parità nazionale e internazionale pro-futuro, miravano, di fatto, a superare i privilegi di cui godevano le altre *nationes* presenti nei territori meridionali, vantaggio ritenuto essenziale per lo sviluppo della propria presenza commerciale nei Regni di Napoli e Sicilia.

È facilmente percepibile, sin da questi primi scambi di battute, la distanza tra i diversi significati che rispettivamente la Repubblica e il governo napoletano davano all'accordo. Otto dei dodici articoli del progetto olandese riguardano solo i cittadini della Repubblica, senza alcuna menzione della reciprocità del trattamento²³. Dal

¹⁸ ASN, AE, 4863, Verbale della Conferenza di Commercio del 30 settembre 1739, cc. s.n. (art. IV), pubblicato integralmente in *Consulte, rappresentanze, progetti per l'economia del Regno di Napoli*, cit., pp. 819-825.

¹⁹ ASN, AE, 4863, Verbale della Conferenza di Commercio del 30 settembre 1739, cit., cc. s.n. (art. V).

²⁰ Ivi, cc. s.n. (art. VII).

²¹ Bucciante, *Accordi e trattati commerciali*, cit., p. 58.

²² Ivi, pp. 61 e ss.

²³ In particolare, artt. V-XII. Cfr. NA, SG, f. 7004, *Articles pour servir à un traité d'amitié*, cit.

tenore delle richieste emerge l'arroganza di una potenza commerciale – sebbene in declino – in procinto di concludere un accordo con un paese povero d'oro ma fornitore di derrate alimentari a buon mercato²⁴. Le possibilità offerte dalle Sicilie potevano essere sfruttate solo a patto di ottenere condizioni favorevoli per i propri scambi. In un contesto in cui non era possibile aumentare i profitti commerciali intervenendo sulla produzione, i traffici commerciali assumevano una configurazione sostanzialmente agonistica: l'obiettivo degli Stati maggiori era non solo espandere il proprio commercio, ma farlo a scapito di altri paesi. Diventava così necessario, per gli olandesi, acquisire strumenti efficaci per affrontare la concorrenza degli altri operatori stranieri. Già nelle istruzioni di Nijenburg del 1739 troviamo il riferimento alla necessità, per gli olandesi, di ottenere lo stesso regime fiscale a cui erano sottoposti i napoletani e le nazioni più favorite, laddove si ordina di reperire informazioni riguardo ai dazi pagati dai genovesi, da greci o dalle altre *nationes* presenti sul territorio, e di mettere al corrente la Repubblica nel caso una di queste paghi di meno degli olandesi. Il plenipotenziario avrebbe dovuto poi riportare nel dettaglio i dazi imposti alle manifatture e alle lane olandesi, e, se giudicate eccessive, proporre al governo napoletano un loro ridimensionamento²⁵. In una lettera dell'agosto del 1739, Nijenburg riferì che i panni fini d'Olanda, spediti da un «privilegiato napoletano», pagavano dazi per un totale di circa 3,45 ducati in più rispetto a quelli riscossi agli inglesi per lo stesso prodotto, e 3,63 ducati in più se spediti da stranieri²⁶. Questa differenza di trattamento era riscontrabile anche sui drappi semifini, per i quali gli olandesi pagavano, a parità di dimensioni, 5 ducati e 45 grana, mentre gli inglesi 3 ducati e 8 grana, e per quelli scarlatti, per i quali inglesi e tedeschi ottenevano spesso riduzioni sui dazi

²⁴ Cfr. Buccianti, *Accordi e trattati commerciali*, cit., pp. 47 e ss.

²⁵ NA, SG, f. 8741 Verbaal van de extraordinaris envoyé en plenipotentiaris Johan Egidius van Egmond van de Nijenburg wegens zijn zending naar Napels in verband met onderhandelingen met de koning van de beide Siciliën over het sluiten van een handelsverdrag met de Republiek (1739 februari 18 - 1742 juli 7), *Instructie van de Hoog Mogende heeren de Staten Generaal der Vereenigde Nederlanden vor den heer Johan Aegidius van Egmont van der Nijenburg, raad en schepen der stad Leyden, gecommiteert om in qualiteyt van extraordinaris envoyé te gaan na Napels aan het hoff van den coning van beyde de Sicilien*, trascritto di seguito all'estratto delle risoluzioni degli Stati Generali del 22 ottobre 1739, cc. s.n.

²⁶ NA, SG, *Ingekomen ordinarijs brieven en stukken van vorstelijke personen, gezanten, enz. betreffende Italië, Turkije en de Barbarijse Staten Algiers, Marokko, Tripoli en Tunis*, f. 6946 (1739-1740 gennaio-aprile), *Dimostrazione di quello pagono di più di dazio li panni fini di Olanda, dalli panni fini d'Inghilterra*, allegato alla lettera di Nijenburg agli Stati Generali del 25 agosto 1739.

3. «Sopra altre minuzie, che sotto ombra di privilegio, non fanno che guastare il commercio»

in entrata²⁷. Si guardava quindi specialmente agli inglesi, principali concorrenti degli olandesi per lo smercio di manifatture e, soprattutto, di panni lana nei territori meridionali.

La questione daziaria tenne banco per i primi due anni delle trattative. Scontrandosi con l'ostilità napoletana, il plenipotenziario olandese chiese la sottoscrizione di una dichiarazione in cui si riconosceva agli olandesi lo stesso trattamento – anche fiscale – riservato alle altre *nationes* presenti sul territorio²⁸. Dopo il rifiuto napoletano, le posizioni su questo punto, come sugli altri, si radicalizzarono: l'Aia ribadiva la necessità di conservare i privilegi della nazione olandese, chiedendo l'eliminazione di tutti gli «changements» fatti durante il viceregno austriaco, e, in particolare, quelli che accordavano agli inglesi la diminuzione dei dazi sui drappi, pregiudizievole rispetto alle altre nazioni più favorite²⁹. Come Nijenburg riferì in un memoriale del 24 dicembre 1739, gli inglesi, oltre ai privilegi già menzionati, godevano di una riduzione del 3% dei dazi in entrata per le loro manifatture, esenzione non concessa agli olandesi, e pagavano meno tasse per l'introduzione di drappi semifini, mezzifini e scarlatti. La necessità di un'equiparazione dei privilegi olandesi a quelli inglesi viene ribadita sulla base dell'articolo XVI del trattato di Utrecht tra Spagna e Provincie Unite del 26 giugno 1714, che, come abbiamo visto, garantiva agli olandesi il trattamento di nazione più favorita per i diritti d'entrata nei territori spagnoli. Napoli restava, invece, salda sulle sue posizioni. Veniva confermata la discrezionalità regia nella gestione della riscossione fiscale³⁰, così come l'impossibilità di riconoscere agli olandesi privilegi come l'esenzione dal diritto di visita. In particolare, nella risposta napoletana al progetto olandese del 1740 il governo napoletano denunciava:

si vede effettivamente che tutte le richieste fatte dalle L.A.P. [Loro Alte Potenze]³¹ tendono in tutto al loro unico vantaggio, e nulla a quello di Su Majestad, anzi ad an-

²⁷ NA, *Admiraliteitscolleges XXXI Bisdom (AB), Tractaten, memoriën, aanteekeningen enz. omtrent de betrekkingen der Republiek mete vreemde mogendheden, inzonderheid op het gebied van handel en scheepvaart*, f. 245 (1737-1743), trascrizione del memoriale del 24 dicembre 1739 originariamente allegato alla lettera di Nijenburg agli Stati Generali del 20 gennaio 1740.

²⁸ NA, SG, f. 8741, lettera di Nijenburg agli Stati Generali del 6 giugno 1741.

²⁹ NA, AB, f. 245, *Copie d'un office adressé à Monsieur le marquis de Salas, première secrétaire d'État pour les affaires étrangères*, c. 214r (punto III).

³⁰ NA, VdH, f. 64, *Replique alle risposte e alle nuove proposizioni fatte dal sign. Inviato d'Olanda*, cit., c. 10 (art. IV).

³¹ Probabilmente traduzione dell'acronimo L.H.P., *Leurs Hautes Puissances*, termine con il quale si riferisce agli Stati Generali (in olandese *Haar Hoog Mogende*). F. Halma, *Le Grand Dictionnaire françois et flamand*, V ed., Leiden, chez J. de Wetstein, 1761, p. 670.

nichilare le sue rendite e far soccombere l'erario regio in indennità considerabili verso di consignatarij dei diritti sopra le mercanzie, ed a dar modo di defraudare così quelli, come gli regii diritti, se gli olandesi ne avessero voglia, con appartare le cautele che possono giovare alla loro conservazione, lo che tutto non è né giusto, né praticabile, e molto più utile sarebbe per Sua Maestà senza dubbio di non far trattato alcuno³².

Si chiedeva quindi quali diritti si sarebbero concessi ai napoletani «in contraccambio di tante e tante prerogative», i quali dovevano riguardare:

- privilegi riservati alle nazioni più favorite «intorno alle persone ed alla libertà di religione»³³;
- l'esenzione, per i bastimenti napoletani, dal pagamento del diritto di tonnellaggio, così com'era previsto dal trattato tra Francia e Repubblica del 1739 per le merci olandesi nei porti francesi³⁴;
- l'equiparazione, per i napoletani, dei diritti pagati dai cittadini francesi nelle Province Unite;
- il riconoscimento di franchigie nei porti olandesi, sulla scia delle esenzioni riconosciute nei Regni di Napoli e Sicilia nei porti franchi³⁵.

In questo documento si fa riferimento per la prima volta – e unica, da quanto è stato possibile constatare – ai privilegi da garantire ai napoletani nelle Province Unite. Il governo napoletano aveva realmente intenzione di espandere il proprio commercio verso quell'area? C'erano poi dei traffici napoletani nelle Province Unite? I riferimenti della documentazione non consentono di dare una risposta certa a questa domanda. Se si considera che Napoli non disponeva di una marina mercantile adeguata a intraprendere viaggi così lunghi e difficili³⁶, è plausibile, dato il tono dell'intero documento, che tali richieste mirassero più a fare pressione sul governo olandese al fine di ottenere maggiori spazi negoziali, che specchio di reali esigenze legate alla presenza commerciale napoletana nelle Province Unite.

³² NA, *VdH*, b. 64, *Repliche alle risposte e alle nuove proposizioni fatte dal sign. Inviato d'Olanda*, cit., pp. 11-12.

³³ Ivi, p. 12.

³⁴ Già stabilito nel trattato del 1697. K. Stapelbroek, *Reinventing the Dutch Republic: Franco-Dutch Commercial Treaties from Ryswick to Vienna*, in *The politics of commercial treaties* cit., p. 198.

³⁵ NA, *VdH*, b. 64, *Repliche alle risposte e alle nuove proposizioni fatte dal sign. Inviato d'Olanda*, cit., p. 13.

³⁶ Nonostante i lavori di ristrutturazione della flotta promossi nei primi anni del governo di Carlo di Borbone. Sull'argomento si veda Di Taranto, *La marina mercantile del Mezzogiorno*, cit.

3. «*Sopra altre minuzie, che sotto ombra di privilegio, non fanno che guastare il commercio*»

Tale documento fu inviato nella capitale olandese il 20 dicembre 1740. In seguito, le trattative diminuirono sensibilmente. Nonostante il marchese di Salas, in una lettera del 9 maggio 1741, avesse rassicurato il plenipotenziario sulle intenzioni del re di ridimensionare i diritti esatti agli olandesi attraverso un trattato di commercio³⁷, Nijenburg chiese di sottoscrivere la dichiarazione già menzionata. L'amministrazione borbonica rifiutò di stabilire in un semplice documento questioni che sarebbero state risolte con la convenzione commerciale:

se la dichiarazione di Vostra Eccellenza [...] propone farsi da Sua Maestà e dalle *Leurs Hautes Puissances* rispettivamente circa il reciproco trattato de' sudditi loro giovasse alla conclusione di un trattato definitivo tra esse, o se s'incontrassero degli ostacoli per concluderlo così presto che si desidera, non avrebbe Sua Maestà difficoltà a sottoscrivere la suddetta dichiarazione; ma non prevedendosi simili ostacoli, né potendo la medesima in modo veruno giovare alla conclusione del trattato, anzi riguardandola Sua Maestà molto nociva a cagione degli imbarazzi, e controversie che ne potrebbero derivare, e servirebbero piuttosto a allontanare gli animi, e rallentare il mutuo desiderio di procurarsi col trattato formale delle convenienze, che col preliminario accordo si sarebbero già conseguite, non crede Sua Maestà dover concorrere alla già riferita dichiarazione né fare per ora mutazione alcuna³⁸.

Il re – concluse Salas – restava propenso a concludere un accordo commerciale con le Province Unite. La strategia di Nijenburg non diede i frutti desiderati. L'opposizione dell'inviato olandese a qualsiasi innovazione introdotta nei Regni di Napoli e Sicilia (dalla tassazione nei porti al Supremo Magistrato di commercio, come vedremo più avanti) e, soprattutto, la strenua e unilaterale difesa dei privilegi stabiliti dai trattati seicenteschi non fece altro che allontanare sempre di più la possibilità di una risoluzione veloce delle trattative. Negli anni successivi, il governo di Napoli propose che i cittadini di entrambi gli Stati fossero «aussi favorablement traités que les sujets naturels des États respectifs en général, et que les autres nations

³⁷ NA, SG, *Ingekomen secrete brieven en stukken van vorstelijke personen, gezanten, enz. betreffende Italië, Turkije en de Barbarijnsche Staten Algiers, Marokko, Tripoli en Tunis*, f. 6948 (1741), lettera del duca di Salas a Nijenburg allegata alla lettera del plenipotenziario olandese del 9 maggio 1741.

³⁸ NA, SG, f. 6948, Lettera del marchese di Salas del 12 giugno 1741 allegata a una lettera di Nijebourg senza data.

les plus favorisées en général»³⁹, ma l'Aia propendeva per una soluzione diversa, chiedendo che olandesi e napoletani fossero «généralement traitez en tout et par tout aussi favorablement que les propres et naturels sujets de Sa Majesté»⁴⁰.

Al di là dell'apparente somiglianza tra le due proposte, la differenza è sostanziale. La Repubblica chiedeva ancora che i cittadini olandesi fossero trattati *en tout et par tout* come i sudditi napoletani. Ribadendo l'incompatibilità di queste richieste con il sistema fiscale del Regno, Giovanni Fogliani, plenipotenziario napoletano all'Aia, proponeva di garantire agli olandesi gli stessi privilegi delle nazioni più favorite⁴¹. Simile intransigenza riguardò anche la clausola pro-futuro: in questo modo il sovrano napoletano sarebbe stato impossibilitato a concedere liberamente privilegi o immunità particolari⁴². Nella versione finale dell'accordo furono garantiti agli olandesi il regime daziario delle nazioni più favorite per l'immissione nel Regno di drappi ed altre manifatture, senza alcuna menzione di ulteriori privilegi fiscali⁴³.

Non è insolito che le trattative per un trattato di commercio fossero egemonizzate dalla questione dei privilegi. Interessante è però l'esito di queste negoziazioni: come nel caso della tassazione, esse portarono a un forte ridimensionamento dei privilegi olandesi nei territori meridionali, in particolare per quanto riguardava l'esenzione dal diritto di visita.

Il trattato di Münster esentava gli olandesi dai controlli fiscali in entrata⁴⁴, ma questo privilegio – come vedremo nel dettaglio più avanti – fu più volte

³⁹ NA, AB, f. 245, *Project van een Commerce traktaat met den Koning van beide de Sicilien, door desselvs Minister den Heere Marquis de Fogliani gecommuniceerd en overgegeven op den 16 aug. 1742*, c. 295v (art. III).

⁴⁰ *Ibidem*. Il documento è trascritto in un registro copialettere, e contiene diverse note a margine. Dato il loro contenuto, è ipotizzabile che tali postille corrispondano ai commenti del governo olandese al progetto di Fogliani.

⁴¹ Ivi, *Remarques que le soussigné envoyé extraordinaire et plénipotentiaire de Sa Majesté le roy des Deux Siciles prend la liberté de présenter avec tout le respect, dont il est capable à Messieurs les députés de Leurs Hautes Puissances*, c. 337r (art. II).

⁴² «Le roi des Deux Siciles ne saurait admettre de la manière dont il est conçu dans le projet, puisque Sa Majesté viendrait a se lier les mains, et a se priver de la liberté d'accorder des immunités, ou de faire des concessions particulières à ceux de ses sujets qui s'en rendraient dignes par quelque mérite, ou service éclatant». Ivi, 336v-337r.

⁴³ *Trattato perpetuo di commercio e navigazione conchiuso tra il Re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, cit., p. 6 (art. III).

⁴⁴ Privilegio che rientrava tra quelli garantiti agli anseatici. Cfr. *Traité de Paix entre Philippe IV*, cit., p. 431 (art. XVI).

3. «Sopra altre minuzie, che sotto ombra di privilegio, non fanno che guastare il commercio»

contestato dalle autorità napoletane⁴⁵. Qualche anno prima dell'inizio delle trattative, ad esempio, Joseph van Lerbergen, console olandese a Napoli, riferì che il governatore di Barletta aveva intimato a una nave olandese in entrata nella città di sottoporsi ai controlli doganali in entrata. Il capitano era stato arrestato, e la nave sottoposta forzosamente a visita⁴⁶.

La questione dei controlli doganali in entrata fu fortemente presente nella maggior parte delle negoziazioni per l'accordo. Le Provincie Unite rifiutarono con forza la possibilità di sottoporre le navi olandesi ai consueti controlli doganali⁴⁷. Nel progetto del dicembre 1740, Napoli difese la propria posizione affermando che la visita era praticata in tutti i paesi in cui vi erano *nationes* che godevano dei privilegi della nazione più favorita. Così accadeva, ad esempio, agli olandesi in Francia, nonostante l'accordo concluso tra i due Stati nel 1739. Si accusò quindi il plenipotenziario olandese di difendere privilegi «contrari agli usi di tutti li paesi più culti, e più intesi ed amanti del commercio»⁴⁸, sostenendo la necessità di mantenere questi controlli per evitare raggiri e l'introduzione di merci di contrabbando. Dall'Aia la risposta fu secca: ognuno doveva provvedere da solo a prevenire le frodi⁴⁹. Fogliani propose allora di concedere l'esenzione dal diritto di visita agli olandesi, con una postilla che ripristinava tale diritto in caso di sospetto di contrabbando, a patto di imporre lo stesso trattamento anche alle altre nazioni più favorite. Nel caso ciò non fosse avvenuto, si ripristinava l'esenzione anche per i cittadini della Repubblica⁵⁰. Durante l'ultima fase delle trattative, l'Aia si mostrò propensa ad accettare questa eventualità, chiedendo però delle garanzie precise: l'obbligo dei controlli doganali poteva essere uno strumento potenzialmente lesivo per gli interessi dei cittadini della Repubblica; infatti, nella versione finale dell'accordo fu stabilito:

⁴⁵ Cfr., tra gli altri, Clemente, *Quando il reato non è "peccato"*, cit.

⁴⁶ ASN, AE, Ministri Esteri Olanda, f. 822 (1735-1740), lettera di van Lerbergen alla segreteria di stato napoletana, non datata. Una nota sul retro del bifoglio su cui è redatta la missiva consente di far risalire la missiva al 1734-1735: «en 12 de agosto 1735 se dio al dicho governador la orden que se renonce».

⁴⁷ NA, AB, f. 245, *Copie d'un office adressé à Monsieur le marquis de Salas*, cit., c. 213r (art. XI).

⁴⁸ NA, SG, f. 7004, *Replique alle risposte ed alle nuove proposizioni fatte dal signor inviato d'Olanda*, cit., pp. 8-9 (art. XIV).

⁴⁹ NA, AB, f. 245, *Project van een Commerce traktaat met den Koning van beide de Sicilien, door desselfs Minister den Heere Marquis de Fogliani gecommuniceerd en overgegeven op den 16 aug. 1742*, 297v (art. X).

⁵⁰ Ivi, *16 february 1743 door den Heer Extr. Envoyé Fogliani overgegeven aan den Heer Raad Pensionaris van Holland*, 340v.

la visita ai bastimenti si farà ne' Stati rispettivi secondo la maniera stabilita dalle leggi degli Stati suddetti, di modo che i rispettivi sudditi non saranno sottoposti a più forti obbligazioni di quelle a cui saranno soggetti i proprij naturali di ciascun paese, o le nazioni più favorite⁵¹.

3.2. I consoli e i privilegi giurisdizionali

Un ridimensionamento simile dei privilegi olandesi riguardò anche la figura del giudice delegato. In un documento redatto verosimilmente nel 1737⁵² si riteneva che, senza privilegi giurisdizionali, gli olandesi non avrebbero più potuto continuare a risiedere in Sicilia⁵³. In particolare, si riporta la protesta dei consoli inglese e francese in seguito a un rescritto del vicerè di Sicilia secondo cui anche i «sujets des Puissances Maritimes» erano sottoposti «à la multiplicité des Tribunaux du Pays dans une même ville, tant ecclésiastique que séculiers». Lo scrivente associa questo intervento a un progetto più ampio, volto a mettere in discussione la validità nei Regni di Napoli e Sicilia degli accordi conclusi dalla Spagna nel secolo precedente. Si dedica poi ampio spazio a elencare e approfondi-

⁵¹ *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il Re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, cit., p. 15 (art. X).

⁵² Il documento, conservato tra le corrispondenze inviate da Napoli alla Direzione del commercio nel Levante e nel Mediterraneo, non è né firmato né datato. Sul retro dell'ultima pagina si legge «1737. Exposition des innovations faites par le Gouvernement de Sicile contre les droits des Nations privilégiées. N. 15». Quest'indicazione, insieme ad alcuni riferimenti interni allo stesso (come quelli alle rimostranze dei consoli inglesi e olandesi al marzo del 1736) ci consentono di confermare che il documento fu redatto nel 1737. Più incerta, invece, la paternità del documento: sebbene sia conservato insieme ad altre carte redatte provenienti da Napoli, non ci sono elementi che consentano di confermare che sia stato redatto dall'allora console olandese a Napoli, Joseph van Lerbergen.

⁵³ «En effet, si la juridiction consulaire n'est pas rétablie en Sicile où, que tout au moins, l'on lui substitue des juges conservateurs en faveur des sujets des Puissances Maritimes pour connaître et juger définitivement de leurs causes, tant civiles que le criminelles, le seul appel réservé au Suprême Conseil du Roy en cas de manifeste lésion, il ne sera plus possible qu'ils puissent continuer à y résider». NA, LH, *Brieven van de vertegenwoordigers te Constantinopel, van de consuls en andere ambtenaren in de Levant en langs de Middelandse Zee*, f. 189 (Napels, Sicilië, Kerke-lijke Staat, 1662-1826, *Exposition des Innovations commencées et des excès commis sous l'autorité du présent Gouvernement des deux Siciles, au très grand Préjudice des Consuls, et autres sujets des Puissances Maritimes et de la sûreté des leurs personnes, effets, facilité de leur Navigation*, cc. s.n. Trascrizione integrale in appendice.

3. «Sopra altre minuzie, che sotto ombra di privilegio, non fanno che guastare il commercio»

dire le fonti giuridiche ritenute alla base dei privilegi giurisdizionali olandesi nei territori meridionali. Si suggerisce infine di riconfermare e allargare tali privilegi, prevedendo, nello specifico, lo stabilimento di giudici delegati, competenti sia per le cause ecclesiastiche che per quelle civili, in luoghi dove, al momento, non erano ancora presenti⁵⁴.

Il progetto del 1739 diede ampio spazio alla materia, riaffermando e rafforzando la presenza del giudice delegato a Napoli secondo quanto stabilito dal trattato di Münster del 1648. Nella risposta napoletana al progetto olandese del '39 si riconfermò questa figura, il cui «potere [ed] [...] estensione della giurisdizione» dovevano essere però definiti durante la stesura dell'accordo⁵⁵. Nel frattempo alcune delle competenze giurisdizionali dei delegati erano state assorbite dal Supremo Magistrato di Commercio. Per questo motivo Francesco Perelli, delegato olandese a Napoli, fu costretto a consegnare alla nuova magistratura gli incartamenti riguardanti due negozianti olandesi, Bouver e van Graffen, coinvolti nel 1740 in un processo per debiti. Nijenburg si rivolse allora direttamente al segretario di stato napoletano, José Joaquín Montealegre, duca di Salas, denunciando che così si contravveniva alle leggi del Regno, che impedivano la possibilità d'appello dopo l'invio di lettere esecutoriali. Si chiese di far tornare la causa sotto la competenza del delegato, ripristinando in tal modo i privilegi olandesi⁵⁶. Il segretario di stato non accolse le lamentele dell'inviato olandese: la procedura era valida «secondo la forma prescritta dai reali editti»⁵⁷.

Al di là dei riferimenti specifici, questa ulteriore occasione di scontro offre elementi interessanti per comprendere le discussioni (e le tensioni) tra Olanda e Napoli. La nuova magistratura era la manifestazione pratica della volontà del Regno borbonico di colpire al cuore il privilegio di foro di cui godevano le

⁵⁴ Ivi, cc. s.n.

⁵⁵ «Allora della modificazione del trattato» nel testo. Cfr. NA, *VdH2, Missiven, ingekomen bij Anthonij van der Heim (1737-1746), Egmond van der Nijenburg, Jan Egidius - van extraordinaris envoyé in Napels en Sicilië*, b. 104 (1739-1742), *Apostille alli articoli per servir ad un trattato d'amicitia, di commercio e di navigazione fra Sua Maestà il re delle due Sicilie e le loro Alte Potenze gli Stati Generali delle Provincie Unite de' Paesi Bassi, presentati a Sua Maestà provvisionalmente dal Signor inviato straordinario delle loro Alte Potenze nella corte di Napoli*, allegato alla lettera di Nijenburg ad Antoine van der Heim del 20 ottobre 1739 (artt. VIII e IX).

⁵⁶ NA, SG, b. 6947, lettera di Nijebourg al duca di Salas del 7 marzo 1740, allegata alla lettera dell'inviato olandese agli Stati Generali del 10 maggio 1740.

⁵⁷ NA, SG, b. 6948, lettera del marchese di Salas a Nijenburg del 6 febbraio 1741 allegata alla lettera dell'inviato olandese agli Stati Generali del 14 febbraio 1741.

nazioni più favorite, conseguenza di un più ampio tentativo di accentrimento giurisdizionale della monarchia carolina. Se l'Aia, ancora nel '42, restava ferma sulla necessità di riconoscere ai propri connazionali il privilegio di foro, Fogliani proponeva una soluzione di compromesso:

pour le juge délégué Sa Majestè l'accordera dans le Royaume de Naples avec la même juridiction que par le passé, mais non pas dans celui de Sicile, où les nations étrangères n'en ont jamais eu, et cette charge venant à vaquer par mort, ou autrement, l'ambassadeur, ou autre ministre public de Leurs Hautes Puissances à Naples proposera trois sujets d'entre le conseillers du conseil suprême de commerce, et Sa Majesté en choisira un⁵⁸.

La principale innovazione della proposta riguardava le modalità di nomina del delegato. Questi era tradizionalmente scelto dal viceré su indicazione dei consoli⁵⁹; dando la possibilità al re di scegliere il nuovo giudice da una rosa di 3 candidati presentati dal rappresentante consolare, si ridimensionava il potere di quest'ultimo di incidere sulla scelta del delegato a favore di una maggiore discrezionalità reale. È possibile ascrivere tale proposta nel più generale progetto di erosione dei privilegi giurisdizionali del governo napoletano, portata avanti già attraverso l'istituzione del Supremo Magistrato di commercio, al centro delle polemiche del caso Bouver e van Graffen. Nel frattempo, dopo la morte di Pietro Contegna nel 1745, la *nation* olandese non aveva ottenuto la nomina di un nuovo delegato. La decisione non provocò grandi proteste tra i mercanti olandesi nella capitale. Roberto Zaugg ritiene che tale "silenzio" fu espressione della mancata volontà della comunità olandese di gettarsi in una battaglia giurisdizionale complessa per la difesa di un privilegio di cui sentivano sempre meno il bisogno, dato che le occasioni di conflitto tra olandesi e napoletani erano relativamente poco frequenti⁶⁰. Ritroviamo però ancora accenni all'argomento nelle negoziazioni degli anni '50. Così Finocchietti in una lettera del 25 febbraio 1752:

mi lusingo ancora superare interamente l'altro articolo che mi pare essenziale del giudice delegato, mentre non puonno pretendere più privilegi delle nazioni colle quali Sua Maestà ha dei trattati; e io chiaramente nella mia memoria l'ho dichiarato che il

⁵⁸ NA, AB, b. 245, *Remarques que le soussigné envoyé*, cit., c. 337v.

⁵⁹ Zaugg, *Stranieri di antico regime*, cit., p. 76.

⁶⁰ Ivi, pp. 116-117.

3. «*Sopra altre minuzie, che sotto ombra di privilegio, non fanno che guastare il commercio*»

re non farà torto ai danesi e svedesi, né conchiuderà trattato se non conformi a quelli. Ho avuto molte volte sopra tal punto vari discorsi con alcuni di questi signori e colli pensionari, mi dicono che è stato in Napoli da molto tempo il solito che le nazioni hanno avuto un giudice delegato. Io li replico che è stato un tal abuso in passato sotto altri principi. Il re non vuol soffrire abusi nei suoi Regni e particolarmente in cose che tendono ad intaccare la sua sovranità⁶¹.

Napoli voleva eliminare “tal abuso”, e riportare gli olandesi sotto la giurisdizione delle magistrature ordinarie, così come era stato stabilito nel trattato di commercio del 1742 con la Svezia e del 1748 con la Danimarca. Il progetto che Finocchietti presentò il 18 settembre 1752, prevedeva, all’articolo 8, il ricorso alla giustizia ordinaria in caso di contesa⁶². Ancora nell’ottobre del 1752 però, gli Stati d’Olanda e della Frisia Occidentale sostenevano la necessità di mantenere un giudice privato:

per i cittadini di questi Stati è di grande importanza che conoscano la giurisdizione a cui saranno sottoposti, poiché la clausola fatta dallo stesso Finocchietti è così generale, che i residenti della Repubblica non potrebbero sapere se essi devono fare riferimento al loro giudice competente o a qualcun altro in caso di insulto. Gli Stati Generali ritengono pertanto che non ci sia mezzo migliore per evitare tutti gli inconvenienti che possono risultare da questo [articolo] se non adottando l’esempio di quanto è accaduto

⁶¹ ASN, AE, *Corrispondenza col conte Giuseppe Faulon Finocchietti ministro di Sua Maestà presso la Repubblica d’Olanda*, f. 793 (1752-1754), lettera di Finocchietti al marchese Fogliani del 25 febbraio 1752.

⁶² «S’il arrive que, pour creance ou autres prétendions légitimes contre les sujets des deux couronnes ou contre ceux des autres nations étrangères et établies, les sujets des deux parties contractantes soient obligés d’avoir recours à justice, les tribunaux et magistrats ou ces affaires seront portées rendront prompte et brieve [sic] justice aux fins d’accélérer et d’expédier les voyages des negociants avec toute la diligence qu’exige le commerce, et qui que ce soit à la faveur des charges, privilèges et dignités ne pourra se mettre à l’abri des poursuites et actions légitimement intentées, ni obtenir aucuns delays préjudiciables à la partie adverse dans les Royaumes des deux Puissances Contractantes». NA, AB, *Tractaten, memoriën, aanteekeningen enz. omtrent de betrekkingen der Republiek mete vreemde mogendheden, inzonderheid op het gebied van handel en scheepvaart*, f. 241 (1626 – 1753), *Projet d’un traité de commerce entre Sa Majesté le roi des deux Siciles et le Seigneurs États Generaux des Provinces Unies*, allegato alla lettera di Finocchietti agli Stati Generali del 18 settembre 1752, c. 4, trascritti entrambi di seguito a *Extract uyt de resolutien van de heeren Staten van Hollandt en Westvrieslandt in haar Edele Groot Mogende vergadering genomen op del 7 ottobre 1752*.

a Napoli stesso, secondo l'assenso del Signor Marchese de Fogliani per il trentunesimo articolo presentato nel 1742, fissando e stabilendo *che i cittadini degli Stati [delle Province Unite] potranno rivolgersi unicamente al proprio giudice delegato, sia a Napoli che a Messina*, secondo quanto affermato dall'articolo 9 del progetto napoletano⁶³.

La versione finale dell'accordo olandese rispecchiò la volontà del governo napoletano: non c'è alcun riferimento al giudice delegato, e i cittadini della Repubblica persero ogni privilegio di foro. Ottennero però delle garanzie:

né chicchessia, per qualunque carica, privilegio o dignità che sostenga, potrà mettersi al coperto e schivare le istanze ed azioni giudiziarie legittimamente intentate, né ottenere alcuna dilazione pregiudiziale alla parte avversa nei Regni o Stati delle due Potenze contrattanti⁶⁴.

Si lasciava inoltre la possibilità di reintrodurre tale figura nel caso fosse riconosciuta, in futuro, ad altri Stati, e non solo alle nazioni più favorite come proposto inizialmente⁶⁵. L'eliminazione del giudice delegato per gli olandesi fu una vittoria per il Regno di Napoli nella battaglia per l'affermazione della piena sovranità territoriale della monarchia borbonica avverso i vari particolarismi giurisdizionali presenti sul territorio.

Di converso, la risoluzione della questione del delegato coincise con il riaccendersi di quella riguardante i consoli. Già nel progetto del 21 luglio 1740 si chiedeva che fossero riconosciuti ai nuovi consoli olandesi gli stessi privilegi dei loro predecessori⁶⁶. La discussione si approfondì in seguito, come mette in luce Finocchietti commentando le discussioni con gli Stati Generali d'Olanda sull'argomento:

dicono questi Stati che li loro consoli non hanno altra facoltà che di proteggere la nazione e accordare amichevolmente le dispute che nascono tra due sudditi della stessa nazione [...], onde che è inutile esprimere che non doveranno avere giurisdizione con-

⁶³ Ivi, p. 3 (traduzione dall'olandese).

⁶⁴ *Trattato perpetuo di commercio e navigazione conchiuso tra il Re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, cit., p. 11 (art. VIII).

⁶⁵ Ivi, p. 11-12.

⁶⁶ NA, AB, f. 245, *Copie d'un office adressé à Monsieur le marquis de Salas*, cit., c. 215v (punto VII).

3. «*Sopra altre minuzie, che sotto ombra di privilegio, non fanno che guastare il commercio*»

tenziosa, e meno dichiarare che solo servono per proteggere i nazionali perché ciò vi si intende, non essendo stabiliti per altro⁶⁷.

La richiesta dell'Aia non è incomprensibile: autorizzare una formulazione in cui, da un lato, si garantiva ai consoli olandesi il riconoscimento di nazione più favorita e, dall'altro, non si specificava che questi non avrebbero avuto giurisdizione contenziosa significava offrire uno spazio normativo per l'esercizio di una giurisdizione particolare, rivendicabile a partire dal riferimento ai privilegi di nazione più favorita. Non a caso quindi questa discussione si animò soprattutto nelle ultimissime fasi del trattato: garantire funzioni giurisdizionali per i propri consoli avrebbe consentito di arginare, almeno in parte, il vuoto lasciato dalla perdita del privilegio di foro. Nonostante le similarità tra le discussioni, gli articoli che negli accordi con i paesi scandinavi disciplinano la questione dei consoli presentano delle differenze significative rispetto alla clausola del trattato con l'Olanda sullo stesso argomento. Mentre nei primi due trattati si concedono ai consoli i privilegi riconosciuti a quelli delle nazioni più favorite, specificando che non potranno avere e/o attribuirsi alcuna giurisdizione contenziosa⁶⁸, nell'accordo con le Province Unite non si fa riferimento a competenze specifiche riconosciute ai rappresentanti consolari, assicurando loro le stesse prerogative delle nazioni più favorite⁶⁹.

Nel documento del 1737 citato in apertura si faceva riferimento anche alla necessità di definire delle garanzie religiose per gli olandesi nei territori meridionali. Il trattato di Utrecht garantiva ai cittadini della Repubblica di non essere molestati per motivi religiosi. Erano però obbligati a «s'abstenir et se gouverner et comporter en toute modestie, le même sera fait et observé à l'égard des sujets du dits Seigneur Roy, qui seront ou demeureront dans les Provinces Unies». Questo articolo era ritenuto svantaggioso per i protestanti sulla base delle differenze tra confessione cattolica e «protestante»:

⁶⁷ Sottolineato nel documento. ASN, AE, f. 793, *Traité de commerce comme il doit être dressé suivant le sentiment de Monsieur d'Hollande, sauf l'approbation des États Generaux*, allegato alla lettera di Finocchietti al marchese di Salas del 24 ottobre 1752, cc. s.n. (art. XLI).

⁶⁸ *Trattato perpetuo di commercio e navigazione conchiuso tra il re nostro Signore e la corona di Svezia*, cit., p. 49 (art. IV); *Trattato perpetuo di commercio e navigazione conchiuso tra il re nostro Signore e la corona di Danimarca*, cit., p. 7, (art. IV).

⁶⁹ *Trattato perpetuo di commercio e navigazione conchiuso tra il Re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, cit., pp. 49-50 (art XLI).

dans la religion romaine il y a une infinité d'actes de dévotions extérieures, comme sont les processions avec des reliques celles du Saint Sacrement, qu'on fait aussi à toute heure du jour et de la nuit porter publiquement aux malades, et telles autres fonctions qui emportent chez les catholiques romains, certains actes de religion aux quels un protestant ne peut pas se conformer sans pécher très gravement contre sa conscience.

Lo scrivente ritiene che il futuro trattato avrebbe dovuto definire nel dettaglio «les actes de cette modestie», definendo cioè nel dettaglio tutti quegli atti che potrebbero essere ritenuti oltraggiosi⁷⁰.

Emerge qui la necessità di definire delle regole che consentano la coesistenza pacifica tra gli olandesi, calvinisti, in un contesto cattolico come i Regni di Napoli e Sicilia, esigenza che incontriamo anche nelle successive discussioni per la formazione dell'accordo commerciale. In particolare, gli olandesi chiedevano di essere considerati esenti da qualsiasi giurisdizione ecclesiastica. Forti del trattato di Münster che riconosceva loro notevole libertà di manovra in ambito religioso, essi ribadirono la necessità di essere esenti da «juridictions, judicatures et visitations ecclésiastiques»⁷¹. Interessante è, al riguardo, il caso delle sepolture degli olandesi nella città di Napoli. In un commento olandese a un progetto napoletano del 1739, si denunciavano le intromissioni del clero napoletano nelle sepolture degli olandesi. Fino ad allora, come si evince dal testo, i corpi venivano tumulati in un giardino del monastero cistercense di San Carlo dietro compenso⁷². Il luogo è lo stesso dove, dal 1529, venivano seppelliti i morti di religione riformata dietro il pagamento di 25 ducati per ogni sepoltura⁷³. Non era infatti possibile, per un protestante, essere sepolto in uno spazio cimiteriale riservato ai cattolici: ciò avrebbe creato una *pollutio coemeterii*, che aveva come conseguenza l'interdizione del sito fino a quando il corpo non fosse stato rimosso. I protestanti dovevano essere quindi seppelliti in un luogo sepa-

⁷⁰ NA, LH, f. 189, *Exposition des innovations commencées et des excès commis sous l'autorité du présent Gouvernement des Deux Siciles*, cit., cc. s.n.

⁷¹ NA, SG, f. 7004, *Articles pour servir à un traité d'amitié*, cit., cc. s.n. (art. X).

⁷² NA, SG, f. 7004, *Antwoord op de artikelen dienende het een Tractaat van Vriendschap Commerce ende Navigatie tusscken Zyn Majt. den Kooning der beyde Sicilien, en haar Hoog. Mog. De Staaten Generaal der Vreenigde Needer landse Provincien aan zyn Majt by provisie voorgedraagen door den Hr. Envoyé Extraord. Van haar HoogMoog. Aant Hof van Napels*, cc.nn (art. X).

⁷³ G. Guida, *Breve storia dei cimiteri acattolici di Napoli*, in G. Alisio, *Il cimitero degli inglesi*, Napoli, Electa, 1993, p. 13.

3. «*Sopra altre minuzie, che sotto ombra di privilegio, non fanno che guastare il commercio*»

rato e sconosciuto⁷⁴. La richiesta olandese fu accolta nell'accordo, che non solo esentò gli olandesi dalla giurisdizione ecclesiastica, ma pose anche le basi per lo stabilimento di un cimitero olandese nella capitale⁷⁵.

La costruzione di luoghi per la sepoltura, come mostra Antonio Menniti Ippolito nel caso di Livorno, era indice di comunità ben strutturate e stabilizzate⁷⁶. L'esigenza di non essere imbrigliati nelle maglie della giurisdizione ecclesiastica, così come quella di un luogo dove seppellire i propri morti, sono richieste attraverso cui è possibile intravedere una reale volontà di consolidamento della propria presenza sul territorio, le cui dinamiche restano, al momento, ancora da indagare.

3.3. L'«eredità» di Münster

Lo zoccolo duro delle discussioni riguardò la validità del trattato di Münster, questione che attraversò trasversalmente tutti i quattordici anni di negoziazioni. Il Regno di Napoli auspicava, attraverso un nuovo trattato, di gettarsi alle spalle l'eredità spagnola, tappa di un progetto più ampio, finalizzato a riaffermare la centralità della sovranità regia in ogni ambito, specie in quello commerciale. Casare Münster appariva invece impensabile per gli olandesi. Nel progetto olandese del '39, questo accordo e quelli precedenti furono considerati come «base et fondement du présent traité et comme s'ils étaient faits avec le Roi de Deux Siciles même»⁷⁷. L'amministrazione napoletana si dimostrò sin dal principio contraria a questa eventualità. Carlo di Borbone non era obbligato, secondo la Conferenza di Commercio⁷⁸, a rispettare i trattati precedenti: la Pace di Vienna del 1738 non

⁷⁴ *Ibidem*; D. Carnevale, *La sépulture des non catholiques à Naples entre XVIII^e et XIX^e siècle : règles et exceptions de l'intolérance*, in *L'orchestration de la mort. Les funérailles, des temps modernes à l'époque contemporaine*, sous la d. de par E. Belmas - S. Nonnis-Vigilante, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2017, p. 83.

⁷⁵ *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il Re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, cit., pp. 9-10 (art. VII).

⁷⁶ A. Menniti Ippolito, *Il cimitero acattolico di Roma. La presenza protestante nella città del papa*, Roma, Viella, 2014, pp. 81-83.

⁷⁷ NA, SG, f. 7004, *Articles pour servir à un traité d'amitié*, cit., cc.nn (art. III).

⁷⁸ Organo istituito all'indomani dell'insediamento del Borbone sul trono di Napoli, aveva il compito di gestire, in fase progettuale, le misure ritenute utili per il miglioramento del commercio interno ed esterno del Regno. Contino, *Le funzioni dei consoli*, cit., p. 3. Sull'argomento si veda anche *Consulte, rappresentanze, progetti per l'economia del Regno di Napoli* cit.

conteneva nessun riferimento che obbligasse Carlo al rispetto di questi trattati⁷⁹. Era in gioco l'affermazione della piena autonomia riconquistata con l'avvento del nuovo sovrano; sicché fieramente si affermava che «devono considerarsi ora questi Regni come dominio indipendente ed assoluto, e non più come provincie, né possono sottoporsi alle relazioni ed obbligazioni della monarchia di Spagna [...]»⁸⁰.

Non solo, ma si trattava anche di riparare ai privilegi e agli abusi del passato:

il riconoscerli sarebbe sottomettersi alla loro osservanza [e riconoscere] che il trattato fondamentale di commercio fra la Spagna e l'Olanda e sul quale si appoggiano principalmente gli olandesi [...] è quello di Münster, fatto quello in tempo di angustie per la Spagna, e conseguentemente con infinito svantaggio per questa; che tutti li trattati fatti fra esse [...] si trovano altrettanto poco vantaggiosi per la Spagna, essendo effettivamente ripieni di molte disposizioni infinitamente pregiudiziali: onde non conviene in niun modo a Sua Maestà riconoscerli ed acquiscervi [*sic*] che quei medesimi trattati racchiudono un'infinità di privilegi [e] abusi, interpretati dalle nazioni a modo loro, ed anche colle consuetudini e per tolleranza e trascuragine eccessivamente ampliati⁸¹.

La Conferenza invitava però alla cautela: era necessario sostenere le posizioni napoletane «senza disgustare l'Olanda». Si sarebbe perciò proposto di negoziare le singole questioni articolo per articolo, evitando di confermare i trattati precedenti per intero⁸². È possibile intravedere qui la ripresa delle argomentazioni che, qualche tempo prima, Giovanni Pallante aveva sviluppato nella sua *Memoria per la riforma del Regno*, laddove suggeriva di non introdurre norme protezionistiche per non disgustare «le nazioni amiche commercianti», per ragioni di «politica ed economia»⁸³. L'influenza e la pressione della politica commerciale degli Stati più forti su quella del Regno di Napoli erano, come sottolinea Francesco Barra, «un fatto unanimemente ammesso e riconosciuto»⁸⁴. Napoli non aveva né la forza economica né quella militare per affrontare uno scontro diretto con queste potenze, tra le quali si facevano rientrare anche le Province Unite.

⁷⁹ Zaugg, *Stranieri di antico regime*, cit., p. 61.

⁸⁰ NA, *VdH*, f. 64, *Repliche alle risposte e alle nuove proposizioni fatte dal sign. Inviato d'Olanda*, cit., pp. 1-2 (art. III).

⁸¹ ASN, *AE*, f. 4863, Verbale della Conferenza di commercio del 30 settembre 1739, cit., cc. s.n. (art. III).

⁸² *Ibidem*.

⁸³ Pallante, *Memoria per la riforma del Regno*, cit., p. 193.

⁸⁴ Barra, *Il Mezzogiorno e le potenze europee nell'età moderna*, cit., p. 60.

3. «*Sopra altre minuzie, che sotto ombra di privilegio, non fanno che guastare il commercio*»

Le Province Unite sostennero, in particolare, che non era possibile evitare il riferimento ai trattati precedenti perché siglati dai precedenti signori dei Regni meridionali, e, per questo, vincolanti anche per il nuovo sovrano. Non importava, quindi, a che titolo Carlo di Borbone avesse conquistato i due Regni, tanto più che «le droit de conquête pourroit seulement operer contre les sujets de Sa Majesté [...] mais point du tout contre la Republique»⁸⁵. L'Inghilterra aveva fatto ricorso a simili argomenti per giustificare la validità dei trattati precedenti nel Regno di Napoli: una volta approvati, i trattati restavano validi anche in caso di cambiamento dinastico⁸⁶. La divergenza di posizioni sull'argomento fu evidente anche nelle negoziazioni successive. Nelle sue *Remarques* del 16 dicembre 1742, Fogliani ribadì che

les Royaumes des deux Siciles ont été entièrement séparés par les traités d'Utrecht de 1713, de Londres de 1710, et de Vienne de 1725 et par la renonciation du roy d'Espagne de 1720 de la monarchie d'Espagne. Dont ils ne sont plus provinces ni ne sont plus partie, comme tant d'autres États souverains, qui en dépendaient autrefois le roi d'Espagne s'en est rendu maître par le droit de la guerre, et le Roi son fils les possède à titre non de succession mais de la cession libre et sans aucune sujétion, dépendance et condition⁸⁷.

Si continuava dicendo che gli unici trattati a cui Carlo di Borbone si considerava sottoposto erano quelli conclusi con la Corte di Vienna, con la Porta Ottomana, e con le Reggenze di Tripoli e Tunisi (conclusi tra il 1738 e il 1743). Si chiedeva quindi ai deputati di non insistere più né su questo punto, né sul mantenimento di Münster. Già nel giugno del 1739 Vaucouller aveva infatti sottolineato che il re,

non tenendo questi due Regni a titolo di successione, ma di conquista, e di cessione fattale dalla Spagna di suoi diritti e ragioni sui medesimi, conseguentemente non ha impegno alcuno colle altre potenze intorno al commercio, tanto più che nei trattati precedentemente fatti da' suoi antecessori in questi Regni non vi si veggono tampoco compresi per quello che spetta al commercio⁸⁸.

⁸⁵ NA, AB, f. 245, *Copie d'un office adressé à Monsieur le marquis de Salas*, cit., c. 212r (art III).

⁸⁶ Lo Sardo, *Napoli e Londra nel XVIII secolo*, cit., p. 193.

⁸⁷ NA, AB, f. 245, *Remarques que le sousigné envoyé estraord. et plenipotentiaire de S.M. le Roy des Deux Siciles prend la liberté de presenter*, p. 338r. Trascrizione integrale in appendice.

⁸⁸ A.-J.-B. de Vaucouller, *Su come promuovere il proprio, e privato commercio delle due Sicilie (indirizzi per la prima conferenza confidenziale di commercio)*, 10 giugno 1739, pubblicata in *Consulte, rappresentanze, progetti per l'economia del Regno di Napoli*, cit., p. 706.

Le negoziazioni subirono una nuova battuta d'arresto nel 1743. Fogliani lasciò L'Aia nel 1746 per rivestire l'incarico ben più prestigioso di segretario di Stato, e fu allora sostituito da Giuseppe Faulon Finocchietti. Esperto di negoziazioni commerciali, Finocchietti fu molto risoluto nel difendere la posizione napoletana sull'argomento. Comprendiamo meglio i motivi della posizione olandese da un estratto delle risoluzioni degli Stati Provinciali d'Olanda e Frisia del 28 agosto 1751. Riprendendo la posizione espressa da Fogliani nelle *Remarques* del 1743, affermava:

il Signor Marchese de Fogliani deve ammettere che non è Sua Maestà attualmente regnante ma il Re di Spagna che ha conquistato quei Regni, *Le Roi d'Espagne c'en est rendu maitre par le droit de guerre [...] et le Roi son fils les possede a titre de la cession libre que le Roi d'Espagne lui a fait de la Conquete*. Di conseguenza emerge naturalmente che questo smembramento dei suddetti Regni dalla Monarchia di Spagna nei Trattati di Utrecht, Londra e Vienna non ha alcuna rilevanza, laddove dopo quel periodo sono tornati sotto il controllo del Re di Spagna e gli sono stati ceduti nelle stesse condizioni, libertà, privilegi, oneri e impegni di cui gode sua Maestà, anche se non è stato fatto alcun accordo apposito a riguardo⁸⁹.

I riferimenti alla cessione e alla conquista fatti da Fogliani nel '43 sono qui utilizzati per affermare l'opposto rispetto a quanto sostenuto dal diplomatico napoletano: i Regni di Napoli e Sicilia erano stati *ceduti* e non *conquistati* da Carlo di Borbone, cessione che rendeva, secondo gli Stati Generali, questi possedimenti ancora dipendenti dalla Corona spagnola. Era perciò impossibile negare la validità, nei territori meridionali, dei trattati seicenteschi che la Spagna aveva contratto con le Province Unite. Non metteva in discussione la legittimità della presenza del Borbone sul trono napoletano, ma le modalità attraverso cui il re aveva acquisito la propria posizione. Carlo di Borbone, partito da Parma verso sud alla guida dell'esercito spagnolo, aveva conquistato il Regno di Napoli per volere di suo padre, Filippo V di Spagna. Dopo la presa della capitale, Filippo cedette i suoi diritti sui Regni meridionali, nominando Carlo re con una lettera,

⁸⁹ NA, *Archief van de familie Fagel*, f. 1579, 'Beide Sicilien', inhoudende stukken betreffende de onderhandelingen tusschen de Koning van beide Siciliën en de Staten-Generaal over een handel-sverdrag. Retroacta (1738-1742), *Extract uyt de resolutien van de Heeren Staaten van Holland en Westvrieslandt, in haar Edele Groot Mogende Vergaderinge genomen op del 29 agosto 1751*, p. 4 (traduzione dall'olandese). Traduzione integrale in appendice.

3. «Sopra altre minuzie, che sotto ombra di privilegio, non fanno che guastare il commercio»

procedura commentata con sferzante ironia da Pietro Giannone⁹⁰, poi confermata dal proclama di Aranjuez del 30 aprile 1734, con il quale il sovrano spagnolo dichiarava solennemente che il Regno apparteneva a Carlo «come a su legitimo soberano en la más ampla forma»⁹¹.

Al centro del contendere si collocava la natura stessa del potere di Carlo di Borbone, che fin dal suo arrivo si era impegnato in ogni modo a tutelare e rafforzare la recuperata autonomia delle Sicilie. Il governo olandese fece quindi un uso strumentale delle incertezze presenti nel trattato di Vienna riguardanti la formalità della cessione dei territori meridionali⁹². Ritroviamo temi simili anche nelle negoziazioni che Napoli intrattene con Francia e Inghilterra. In particolare, questi Stati ritenevano che Napoli dovesse considerare ancora validi i trattati secenteschi perché Filippo V aveva riconosciuto la validità degli accordi precedenti conclusi dagli Asburgo di Spagna; e quindi Carlo di Borbone, avendo conquistato i Regni di Napoli e Sicilia in nome del padre, non poteva fare altrimenti. Il nuovo sovrano sosteneva, di contro, di non essere obbligato in tal senso perché possedeva quei Regni per diritto di conquista, che cassava qualsiasi vincolo precedente⁹³. La posizione olandese fu, invece, più radicale: il passaggio di consegne tra Filippo V e Carlo di Borbone non sarebbe stato abbastanza per affermare la totale indipendenza dei Regni di Napoli e Sicilia da quello di

⁹⁰ «Fin da che ero io a Vienna, s'intese che l'infante don Carlos, mutato il titolo di generalissimo secondo lo qualificavano gli editti, che il re di Spagna, suo padre, avea fatto precorrere, presa la città di Napoli e gran parte del Regno, avea assunto quello di re. E ciò per una lettera, che dicevasi avere scritta il re Filippo alla città di Napoli, nella quale, commentando la fedeltà de' Napolitani verso l'antico e natural suo signore, d'aver ricevute le sue armi nel Regno e nella lor città, coll'Infante suo figliuolo, in gratitudine di tanto amore glielo dava per loro re proprio, al quale dovessero ubidire; siccome avrebbe fatto, conquistata che fosse la Sicilia, affinché questi due regni, separati dalla corona di Spagna, avessero un lor proprio e particolar re, il qual, collocando la sua sede regia in Napoli, l'avesse da quivi retti e governati». P. Giannone, *Vita scritta da lui medesimo*, a cura di S. Bertelli, Milano, 1960, pp. 260-261, cit. in A.M. Rao, *Le "consuete formalità". Corte e cerimoniali a Napoli da Filippo V alla Repubblica del 1799*, in *Cerimoniale dei Borbone di Napoli (1734-1801)*, a cura di A. Antonelli, Napoli, Arte'm, 2017, p. 84.

⁹¹ R. Ajello, *Carlo di Borbone, re delle due Sicilie*, in *Carlo di Borbone, Lettere ai sovrani di Spagna (1720-1734)*, a cura di Imma Ascione, vol. I, Roma, Ministero dei beni e delle attività culturali, 2001, p. 17. Per i dettagli della spedizione di Carlo di Borbone, Id., *La vita napoletana sotto Carlo di Borbone*, in *Storia di Napoli*, vol. VII, Napoli, Società editrice storia di Napoli, 1972, pp. 468-488.

⁹² Sull'argomento cfr. Galasso, *Storia del Regno di Napoli*, cit., pp. 7 e 8.

⁹³ Zaugg, *Stranieri di antico regime*, cit., p. 60.

Spagna, motivo per cui andavano considerati irrilevanti i trattati si riteneva sancissero tale «smembramento». Anche Fogliani nel '43 aveva sottolineato che il governo di Carlo di Borbone sui Regni di Napoli e Sicilia era stato il frutto di una cessione di Filippo V a suo figlio. Una cessione avvenuta però «sans aucune sujétion, dépendance et condition», in quanto già dall'inizio del secolo i territori meridionali non dovevano più considerarsi come province di Spagna. Le parole sono le stesse, il significato opposto: il punto di divergenza tra le posizioni napoletane e olandesi risiedeva non tanto nella questione se i territori meridionali fossero stati conquistati o ceduti al nuovo re, quanto sul senso che questa cessione aveva nelle relazioni con il genitore spagnolo e, quindi, con l'insieme dei trattati seicenteschi conclusi dalla corona di Spagna. Non essendoci nessun accordo che definisse la posizione di Carlo in merito, si consideravano ancora vincolanti i trattati seicenteschi redatti con la Spagna.

La disputa su Münster rappresenta una cartina di tornasole delle negoziazioni olandesi per la conclusione dell'accordo commerciale. La Repubblica non aveva nessuna intenzione di stabilire le basi per relazioni più eque con i Regni di Napoli e Sicilia: l'obiettivo era ampliare o comunque riconfermare privilegi e franchigie godute soprattutto dagli olandesi nei territori meridionali stabilite nel Seicento, lasciando da parte quel principio di reciprocità che avrà invece maggiore rilievo negli accordi che Napoli concluse, nello stesso periodo, con Svezia e Danimarca. La conferma del precedente era quindi un punto fermo della posizione olandese, come dimostra la risoluzione della questione sulla validità di Münster. Finocchietti era consapevole di queste dinamiche: decise così di proporre una formulazione che «in sostanza niente pregiudica; restando le cose come se di Münster non si fosse mai fatto menzione»⁹⁴. La discussione occupò le parti fino all'ultima redazione del trattato. L'Aia proponeva si stabilisse una sorta di permanente validità delle decisioni di Münster: «l'on pourra jamais, en vertu de la présente convention tirer aucune conséquence contraire aux traités de Münster de l'année 1648 et de la Haye de 1650»⁹⁵. La presenza dell'aggettivo *contraire* è la rappresentazione dell'ultimo tentativo dell'Aia di giungere a una formulazione a essa favorevole: stabilire l'impossibilità di conseguenze contrarie al trattato di Münster avrebbe creato un cavillo legale cui gli olandesi avrebbero potuto appellarsi contro le innovazioni introdotte dal trattato, vanificando in un

⁹⁴ ASN, AE, f. 793, *Traité de commerce comme il doit être*, cit., cc. s.n., (art. XLVI).

⁹⁵ Ivi, allegato alla lettera di Finocchietti al marchese di Salas del 10 novembre 1752.

3. «Sopra altre minuzie, che sotto ombra di privilegio, non fanno che guastare il commercio»

sol colpo le speranze napoletane di gettarsi alle spalle la precedente convenzione commerciale. Finocchietti riuscì a ottenere l'eliminazione dell'aggettivo dalla versione finale del trattato, dando vita a una formulazione così vaga che, come sosteneva l'inviato napoletano, il riferimento al trattato del 1648 sembrava essere quasi inoffensivo:

sono inoltre i contrattanti rimasti d'accordo che, siccome questo trattato non ha altro oggetto, che il vantaggio e sicurezza del commercio de' rispettivi sudditi, non si potrà giammai, in virtù della presente convenzione, trarre alcuna conseguenza rispetto agli obblighi che risultano dai trattati di Münster del 1648 e dell'Aia del 1650; riguardo ai quali le Parti Contrattanti rimarranno assolutamente nel loro intiero [...]»⁹⁶.

Vaghezza che, in questo caso, si univa all'incoerenza di questo articolo rispetto all'intero trattato: i 45 articoli precedenti contenevano riferimenti spesso opposti a ciò che era stato stabilito nel 1648, soprattutto per ciò che riguardava i privilegi doganali e giurisdizionali. A titolo di esempio, se sulla questione del diritto di visita Münster stabiliva che *in nessun caso* sarebbe stato concesso a soldati di controllare le navi olandesi⁹⁷, nel trattato del 1753 si stabiliva che «la visita de' bastimenti si farà ne' Stati rispettivi secondo la maniera stabilita dalle leggi degli Stati suddetti»⁹⁸.

Un ribaltamento rispetto alla convenzione precedente, confermato anche nel caso del giudice delegato, figura che, nella convenzione del '53, scompare completamente, obbligando i cittadini di entrambe le parti contrattanti a rivolgersi, in caso di controversie ai «tribunali e Magistrati, a quali saranno recate le controversie, [che] renderanno loro pronta e sollecita giustizia»⁹⁹.

⁹⁶ *Trattato perpetuo di commercio e navigazione conchiuso tra il Re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, cit., pp. 53-54 (art. XLVI).

⁹⁷ Riprendendo il privilegio concesso agli anseatici nei *Capitulos de privilegios* del 1607, *Capitulos de Privilegios concedidos à la Ciudades Confederadas de la Hansa Teutonica y sus Sùbditos, Ciudadanos y Vecinos, en los dominios de Portugal, confirmados y ampliados por su Magestad Católica para la Andalucía y demás Reynos de Castilla, en Madrid a 28 de septiembre 1607*, in J. A. Abreu y Bertodano, *Coleccion de los tratados de paz de España. Reynado de Philippe III*, Parte I, Madrid, por Diego Peralta et alii, 1740, p. 376 (cap. II). Diritti estesi agli olandesi dal trattato di Münster, cfr. *Traité de Paix entre Philippe IV*, cit., p. 431 (art. XVI).

⁹⁸ *Trattato perpetuo di commercio e navigazione conchiuso tra il Re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, cit., pp. 15 (art. X).

⁹⁹ Ivi, art. VIII.

Nella sua versione finale, il nuovo accordo commerciale era perfettamente in linea con gli scopi ai quali dovevano rispondere, secondo d'Hauterive e de Cussy, i trattati di commercio: oltre a stabilire il libero commercio di merci non proibite, forniva sicurezze e garanzie per il commercio sia dal punto di vista legale, come ad esempio la possibilità di non essere costretti a mostrare in tribunale i libri contabili e di poterli redigere nella propria lingua, sia dal punto di vista delle tariffe in entrata e in uscita¹⁰⁰.

Si impone una riflessione sull'influenza delle diverse strategie negoziali dei due diplomatici napoletani nella conclusione dell'accordo. Entrambi avevano compreso e dato il giusto peso alla rilevanza della provincia d'Olanda nel processo di formazione della decisione politica della Repubblica. Già Fogliani aveva infatti messo in evidenza l'importanza di «prestare particolari attenzioni» alla provincia olandese¹⁰¹: oltre a essere la più ricca tra le sette che componevano la Repubblica, era anche la più influente, dato che la maggior parte delle imposte che convergevano negli Stati Generali provenivano dall'Olanda. Finocchietti sembrò sfruttare meglio la complessità del sistema olandese, alternando negoziazioni ufficiali a discussioni più informali, tese a persuadere elementi della politica olandese ad accondiscendere alla conclusione di un accordo. I deputati di Amsterdam si erano dimostrati, in più occasioni, ostili alla firma di un nuovo trattato con il Borbone¹⁰². Ciò era dovuto principalmente ai forti interessi che legavano la provincia alle Sicilie, come aveva messi in evidenza già Fogliani, il quale, parlando di un incontro avuto con alcuni deputati della città di Amsterdam, diceva che questi lo avevano «pregato di raccomandare alla Maestà Sua la loro città, e i loro interessi venendo i loro vascelli nei porti delle due Sicilie [...]»¹⁰³. Tali interessi rendevano quindi i deputati della provincia meno favorevoli alla firma di una convenzione commerciale che avrebbe, di fatto, rinegoziato o addirittura eliminato antichi privilegi di cui i cittadini della Repubblica godevano a Napoli.

¹⁰⁰ Buccianti, *Accordi e trattati commerciali*, cit., p. 12.

¹⁰¹ Attenzione da rivolgere soprattutto ai deputati della città di Amsterdam, poiché questi avevano «grande autorità sullo spirito de' Deputati delle città minori, e però possono dirsi quasi li Padroni della Repubblica, la Provincia d'Olanda siccome più potente e grande». ASN, *AE*, f. 4863, Lettera di Fogliani del 14 ottobre 1740.

¹⁰² Cfr. soprattutto ASN, *AE*, f. 793, lettera di Finocchietti al marchese di Salas del 10 settembre 1751 e del 24 marzo 1752.

¹⁰³ ASN, *AE*, f. 4863, Lettera di Fogliani del 14 ottobre 1740.

3. «Sopra altre minuzie, che sotto ombra di privilegio, non fanno che guastare il commercio»

È in questo senso che Finocchietti aveva compreso i «sentimenti» delle istituzioni olandesi¹⁰⁴: confrontarsi con i singoli deputati della provincia più influente della Repubblica era un modo per ottenere una più veloce risoluzione delle trattative, servendosi anche delle sue reti personali. In particolare, nelle lettere del 25 agosto 1752 e dell'8 settembre 1752 il plenipotenziario riferì dei suoi tentativi di accelerare la conclusione delle trattative attraverso due borgomastri di Amsterdam, Deutz e Rindory. Uno di questi si può identificare quasi sicuramente con Willem Gideon Deutz, esponente di una ricca famiglia di banchieri. Fu borgomastro nel 1748, 1752, 1753, 1755 e nel 1757 e incaricato d'affari austriaco ad Amsterdam tra il 1753 e il 1757, come altri esponenti della sua famiglia prima di lui. Sul secondo dei borgomastri citati, Rindory, purtroppo non sono stati trovati riferimenti sufficienti a una sua identificazione, e non risulta – per quanto è stato possibile constatare – alcun personaggio con questo nome (o simile) nella lista dei borgomastri di Amsterdam tra il 1752 e il 1795¹⁰⁵. È possibile quindi che la capacità di Finocchietti di muoversi nelle istituzioni olandesi, unita alle reti di relazione mobilitate, abbiano avuto un impatto sulla risoluzione dell'accordo. Finocchietti era una figura di spicco della dirigenza napoletana: apparteneva a una famiglia di origine francese stabilitasi a Livorno, i Fenouillet Faulon, arricchitasi con la mercatura. Il Sommario delle famiglie celebri toscane ci fornisce molte informazioni sulla vita di Giuseppe e del padre Ranieri: mentre quest'ultimo, originariamente destinato alla carriera clericale, svolse la funzione di governatore in diverse città dello Stato Pontificio, il figlio, «di svegliatissimo ingegno»¹⁰⁶, seguì Carlo di Borbone nella sua discesa verso Napoli. Prima del 1732, anno in cui si unì al seguito del futuro re di Napoli, fece numerosi viaggi in Spagna, Francia e Inghilterra. Capitano e poi cavaliere di Santo Stefano, si distinse in particola-

¹⁰⁴ Capacità riconosciutagli anche dal Segretario di Stato napoletano, che esaltava la destrezza del rappresentante napoletano nel muoversi nell'intricato sistema politico olandese. Cf. ASN, *AE, Olanda, Corrispondenza col conte Faulon Finocchietti ministro di Sua Maestà (1749-1751)*, f. 792, Minuta di risposta del 14 dicembre 1751 alla lettera di Finocchietti al marchese di Salas del 26 novembre 1751.

¹⁰⁵ Cfr. J. E. Elias, *De Vroedschap van Amsterdam (1578-1795)*, vol. I, Amsterdam, N. Israel, 1963, p. 164.

¹⁰⁶ Il testo contiene alcuni errori: l'autore sostiene che Giuseppe avrebbe concluso il trattato con l'Olanda nel 1745, e nel 1748 sarebbe tornato a Venezia. Finocchietti invece ricevette l'incarico di inviato straordinario all'Aia nel 1746, concludendo l'accordo solo nel 1753. *Finocchietti di Livorno*, in D. Tiribilli-Giuliani, *Sommario delle famiglie celebri toscane*, Firenze, A. Diligenti, 1862, pp. 27-30.

re nella battaglia di Bitonto contro gli imperiali. Poco dopo l'insediamento del Borbone, Finocchietti affiancò, nel 1737, il conte di Cantillana nella sua missione diplomatica a Venezia¹⁰⁷ e, negli anni '40, fu incaricato di gestire le trattative per la redazione di un trattato di commercio con la Sublime Porta¹⁰⁸. Napoli aveva inviato nella capitale olandese un esponente di spicco della diplomazia napoletana, esperto di negoziazioni commerciali. Meno vicino al mondo del commercio era invece il predecessore di Finocchietti, Giovanni Fogliani d'Aragona. Nobile piacentino, fu indirizzato alla vita di corte già presso i Farnese. Accompagnò poi Carlo di Borbone in tutte le tappe che lo portarono a conquistare i Regni di Napoli e Sicilia. Sin da subito ebbe incarichi diplomatici, prima presso il Granducato di Toscana (in veste non ufficiale), poi a Genova e di nuovo a Firenze. Fogliani era «sostanzialmente un conservatore, non tanto per una scelta ideologica, quanto per la sua indole apatica e timorosa, che lo rendeva adatto soprattutto alla normale amministrazione [e] [...] ad una conduzione statica dei rapporti diplomatici»¹⁰⁹. Giocò sicuramente un ruolo decisivo l'esperienza maturata da Finocchietti nella negoziazione del trattato tra Napoli e Impero Ottomano, così come la sua estrazione mercantile.

Un altro elemento da porre in evidenza è che, oltre a influenze politiche, forti sono le pressioni dal basso nello sviluppo delle trattative, provenienti soprattutto dal mondo mercantile. Napoli aveva risorse, un mercato con un settore manifatturiero poco sviluppato, non aveva una legislazione protezionista sul commercio ed era neutrale, condizioni pienamente favorevoli per il rafforzamento della presenza olandese sul territorio. C'era però la necessità di ottenere un trattamento fiscale favorevole, così da ridurre i costi di trasporto ed essere più competitivi: è sulla base di questo tipo di sollecitazioni che Nijenburg porta avanti la questione della riduzione dei dazi sui panni lana. Interesse che riguardava senz'altro anche prodotti napoletani. Nell'archivio napoletano ritroviamo alcuni progetti che chiedevano privilegi e/o franchigie per lo stabilimento di compagnie commerciali olandesi a Napoli, molti dei quali presentati da ebrei provenienti da

¹⁰⁷ B. Tanucci, *Epistolario*, vol. V, a. cura di G. de Lucia, Roma, Edizioni di storia e letteratura, 1985, p. XIX.

¹⁰⁸ Cfr. Di Vittorio, *Il commercio tra Levante ottomano e Napoli*, cit., pp. 48-51.

¹⁰⁹ S. De Majo, *Fogliani Sforza d'Aragona, Giovanni*, in *Dizionario biografico degli italiani*, vol. XLVIII, Roma, Istituto Enciclopedia Italiana, 1997, consultabile online https://www.treccani.it/enciclopedia/fogliani-sforza-d-aragona-giovanni_%28Dizionario-Biografico%29/ (consultato 29/2/2024).

3. «Sopra altre minuzie, che sotto ombra di privilegio, non fanno che guastare il commercio»

Amsterdam. Nel progetto per il trattato consegnato da Nijenburg a Salas il 21 luglio 1740, si chiese la diminuzione dei diritti d'uscita della frutta e dei vini, in particolare del vino Greco¹¹⁰. Lo stesso Nijenburg, in una lettera ad Antoine van der Heim del 23 settembre 1740, promuove le possibilità di vendita di un nuovo vino napoletano mai assaggiato in Olanda dal prezzo contenuto¹¹¹.

Il rappresentante olandese si fece quindi portavoce di esigenze economiche che venivano dalla quotidianità degli scambi commerciali, trascinando la questione tra quelle oggetto di discussione con il Regno napoletano. L'influenza di tali interessi porterà l'inviato napoletano a comprendere che, per arrivare alla conclusione di un accordo, era necessario agire lì, contrattare con quegli interessi, vero ago della bilancia dell'intero sistema economico e politico olandese. Ciò confermerebbe quanto detto da Antonella Alimento sui trattati, la cui conclusione presuppone e implica l'armonizzazione degli interessi non solo tra due Stati ma anche «within each country where regional and national pressure groups emerged in support or in opposition to the treaty»¹¹².

In conclusione, la firma del trattato del 1753 fu un momento importante nella storia delle relazioni tra Napoli e l'Aia. Quattordici anni di trattative avevano portato alla formulazione di un accordo più equilibrato rispetto al precedente, eliminando quei privilegi ritenuti eccessivi dall'amministrazione borbonica. Inoltre, come sottolineava già Fogliani nel 1740,

sarebbe utilissima al commercio dei Regni di Sua Maestà la felice conclusione di un trattato di amicizia e commercio con questi Stati, particolarmente nelle presenti circostanze, e perché il loro esempio sarebbe facilmente imitato da altri sovrani¹¹³.

La testimonianza di Fogliani mostra come l'importanza di questo trattato non si limitava allo sviluppo delle relazioni tra i due Stati. Esso rappresentava un monito soprattutto per le altre nazioni più favorite: non era più possibile aggrapparsi al rispetto dei trattati seicenteschi per rivendicare antichi privilegi, ma era necessario stabilire con Napoli un accordo commerciale che avrebbe comportato,

¹¹⁰ NA, AB, f. 245, *Copie d'un office adressé à Monsieur le marquis de Salas*, cit., c. 215r (art. IV).

¹¹¹ NA, VdH, b. 104, lettera di Nijenburg ad Antoine van der Heim del 23 settembre 1740.

¹¹² A. Alimento, *Commercial treaties and the harmonization of national interest: the Anglo-French case (1667-1713)*, in *War, Trade and Neutrality. Europe and the Mediterranean in the Seventeenth and Eighteenth centuries*, ed. by A. Alimento, Milano, Franco Angeli, 2011 cit. p. 126.

¹¹³ ASN, AE, f. 4863, Lettera di Fogliani del 14 ottobre 1740.

come nel caso olandese, una rinegoziazione delle agevolazioni di cui godevano nel territorio meridionale. Dal canto loro, le Province Unite decisero di accettare un accordo che avrebbe consentito loro di porsi al riparo da future innovazioni istituzionali potenzialmente lesive dei propri interessi nel Regno. Un successo politico per Napoli, quindi. Perché il governo borbonico non riuscì ad ottenerlo anche con le altre nazioni più favorite? Cosa spinse la Repubblica ad accettare il ridimensionamento – almeno sulla carta – dei propri privilegi nei territori meridionali?

4. *Pacta servanda sunt?*

«Tutti i trattati son lacci, che mancano spesso del principale, e producono inquietudini trasversali perché la scolastica, abbandonati i chiostri, ov'ella era occupata a conciliar la Bibbia con Aristotile, è passata nei gabinetti»¹.

Tanucci esprimeva così a Domenico Caracciolo la sua sfiducia nelle soluzioni diplomatiche, considerati dei «lacci», quasi meri esercizi retorici. «Deboli come siamo – osservava lui stesso in una lettera all'ambasciatore napoletano in Francia del 1766 – dovremo osservare i trattati alle nazioni prepotenti, le quali verso di noi faranno quante convenzioni vorranno, sicure di che non potremo altre querele che di parole»². Antonio Genovesi condivise la sfiducia dello statista toscano quando fu chiamato a far parte, nel 1766, della giunta che doveva esaminare i problemi del trattato franco-napoletano³. Tra gli accordi commerciali conclusi dal governo borbonico nel corso del XVIII secolo, quello olandese fu l'unico che Napoli riuscì a concludere con una delle nazioni più favorite presenti sul territorio: le trattative intraprese nel corso del secolo con le altre due nazioni più favorite – Francia e Inghilterra – fallirono. Come spiegare il diverso esito di queste negoziazioni? Rispondere a questa domanda consentirà di inscrivere le dinamiche che portarono alla conclusione dell'accordo olandese nel più generale quadro dei rapporti e delle tensioni che orientarono e definirono la posizione napoletana sullo scacchiere internazionale nella prima metà del secolo.

¹ Archivo general de Simancas, *Estado*, libro 235, f. 1, lettera di Bernardo Tanucci a Domenico Caracciolo del 2 giugno 1759, cit. in Migliorini, *I problemi del trattato franco-napoletano di navigazione e di commercio (1740-1766)*, cit., p. 187.

² Ivi, p. 208.

³ Ivi, p. 187.

4.1. *Privilegi e rapporti di forza*

All'indomani della conquista dei Regni di Napoli e Sicilia da parte di Carlo di Borbone mancava un referente giuridico comune riconosciuto da Francia e Napoli utilizzabile come base per le relazioni tra i due Stati. Il privilegio dell'esenzione dal diritto di visita era stato concesso agli inglesi nel trattato di Madrid del 1667; esso fu poi esteso a olandesi e francesi per effetto della clausola della «nazione più favorita» contenuta nella Pace dei Pirenei del 1659 (art. VI) e nel trattato di Utrecht⁴. I francesi ritenevano quindi che la base dei loro privilegi nei territori meridionali fosse nel trattato di Madrid concluso tra Inghilterra e Spagna, confermato dalla «cédule» di Filippo V del 1703 e del 1732⁵.

Di contro, Napoli rifiutò qualsiasi riferimento agli accordi precedenti, così come ai privilegi da questi concessi. È sicuramente il caso dell'esenzione dal diritto di visita alle navi in entrata. Furio Diaz ritiene che le discussioni sull'argomento furono il principale elemento ostativo alla conclusione del trattato di commercio tra Napoli e Francia⁶. Come è stato messo in evidenza in varie sedi, tale privilegio era legato a doppio filo al problema del contrabbando, pratica quasi connaturata al commercio francese nelle Sicilie, causa di danni ingenti per la società napoletana. Tale esenzione era fondata, come sottolinea Alida Clemente «non senza forzature interpretative»⁷, nello specifico sull'articolo X del trattato di Madrid, che esentava le navi inglesi da qualsiasi controllo doganale in entrata, e cassava ugualmente la possibilità di avere guardie a bordo⁸. Contro le pretese olandesi, inglesi e francesi di veder riconosciute tali esenzioni, in una consulta del 1715 la Regia Camera della Sommaria affermò che

lo stile di non visitarsi le navi mercantili inglesi, francesi ed olandesi che approdano nei porti di questo Regno per negoziare e far commercio fra essi, non ha neanche ori-

⁴ Clemente, *Quando il reato non è "peccato"*, cit., p. 361.

⁵ Janin *La France face aux Deux-Siciles (1734-1792)*, cit., p. 69.

⁶ F. Diaz, *Politica estera e problemi economici nell'opera di Ferdinando Galiani*, in *Ferdinando Galiani*, convegno italo-francese sul tema (Roma, 25-27 maggio 1972), Roma, Accademia nazionale dei Lincei, 1975, p. 84.

⁷ Clemente, *Quando il reato non è "peccato"*, cit., p. 361.

⁸ *Traité pour la continuation de la paix et du commerce, signé à Madrid, entre l'Espagne et la Grande Bretagne*, in d'Hauterive - De Cussy, *Recueil des traités de commerce et navigation de la France avec des principaux puissances étrangères, depuis la paix de Westphalie en 1648*, II parte, vol. II, cit., p. 404 (art. X).

4. *Pacta servanda sunt?*

gine da' trattati di pace, o di commercio stabiliti fra i nostri serenissimi re, e i sovrani delle suddette nazioni come esse pretendono, ch'è fondato unicamente nell'abuso nato dall'aver esse sempre ricasato di lasciarsi visitare sul detto finto pretesto d'essere immuni per gli suddetti trattati di pace [e] di commercio⁹.

La Sommaria notò inoltre che gli stessi trattati portati tradizionalmente a sostegno di questo privilegio non prevedevano tale esenzione. Solo le navi che giungevano nei porti meridionali «di passaggio, come per farvi acqua, prendere provvisioni, per dover poi quindi partire senza scaricarvi tutto o parte del carico»¹⁰ non dovevano essere obbligate a darne conto e, quindi, non erano costrette né ad emettere manifesto né ad essere sottoposte a visita, come stabilito dall'articolo IX del trattato dell'Aia tra Province Unite e Spagna e in quello del 1659 tra Francia e Spagna. In particolare, il trattato con la Repubblica non stabiliva nulla riguardo alle navi che avevano intenzione di «rompere il carico e commerciare». In questo caso dovevano quindi considerarsi valide le leggi del Regno, che imponevano di dar conto del carico. Più complesso era invece il caso inglese. Il trattato di Madrid esentava i britannici dai controlli doganali prima che i prodotti trasportati fossero stati completamente scaricati. La Sommaria propose quindi di mettere delle guardie a bordo delle navi inglesi fino a quando non avessero completato lo scarico delle merci per evitare contrabbandi.

Il problema della visita è quindi legato con quello della validità degli antichi trattati, al centro delle discussioni napoletane con Francia, Inghilterra e Province Unite. Qualche decennio più tardi anche Ferdinando Galiani affermò che il trattato dei Pirenei, «origine» di tutti i «considerabili privilegi, esenzioni e favori goduti da' negozianti francesi nelle Sicilie»¹¹, non poteva essere considerato ancora valido. Lo stesso Tribunal des Prises¹² aveva emesso, nel corso della guerra dei Sette anni, sentenze contrarie al dettato dell'accordo, a riprova che non poteva più considerarsi valido. «Tolto adunque di mezzo il trattato famoso de' Pirenei – sostenne Galiani – niente altro rimane su cui fondare i privilegi e i favori goduti

⁹ ASN, SA, fs. 10, Dalla Regia Camera della Sommaria 22 febbraio 1715, cc. s.n.

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ F. Galiani, *Considerazioni sul trattato di commercio tra il re e il re cristianissimo*, in *Opere di Ferdinando Galiani*, a cura di F. Diaz - L. Guerci, Milano - Napoli, Ricciardi, 1975, p. 721.

¹² Tribunale con giurisdizione su tutte le questioni di diritto marittimo relative a carichi di navi estere confiscate o sequestrate da autorità o navi francesi. Ivi, p. 721n.

da' francesi in questi Regni che l'inveterato uso, la buon'armonia tralle nazioni, e la dovuta essenziale condizione della reciprocità»¹³.

Nella consulta della Sommaria emergono alcune delle principali rivendicazioni politiche ed economiche che il governo napoletano ribadirà anche in seguito: ridurre i privilegi nei porti meridionali, ridefinire su nuove basi le relazioni con questi Stati. Tali esigenze furono al centro della stagione riformistica napoletana, spesso oggetto di critica da parte francese. La causa prossima dello scontro fu il progetto napoletano di concludere un accordo commerciale con la Porta Ottomana e con altri paesi del Levante. L'allora ambasciatore francese a Napoli, Louis-Philoxène Brulart, marchese di Puyzieulx, non mancò di far notare come la politica napoletana di espansione nel Mediterraneo, insieme alle misure di stampo mercantilistico messe in atto dal nuovo governo borbonico, stessero mettendo in crisi il commercio francese. La risposta napoletana fu secca: una lunga consulta confermava che le doglianze del diplomatico erano per la maggior parte infondate, dato che la diminuzione denunciata riguardava solamente il commercio di manufatti di media qualità¹⁴. Si rincarava poi la dose, sottolineando come il commercio francese, così com'era stato svolto fino a quel momento nelle Sicilie, recava più danno che profitto alla situazione economica del paese, «essendo senza paragone maggiore il denaro che n'estraggono che quel che v'immettono»¹⁵.

Rintracciamo già in queste prime schermaglie alcuni elementi che saranno alla base delle negoziazioni successive, che si avviarono all'inizio degli anni '40, e si arenarono principalmente sulla questione dei privilegi doganali¹⁶. Ritroviamo, in particolare, anche le discussioni sull'esenzione dalla visita doganale. Il progetto napoletano degli anni '40 prevedeva l'obbligo per le navi francesi di redigere, all'arrivo nei porti, un manifesto delle merci trasportate, il diritto del governatore della dogana di sottoporre a visita le navi in entrata e in uscita, e l'invio di soldati sulle navi che trasportavano «beni proibiti» che non avevano intenzione di scaricare nei porti meridionali. Il progetto francese, invece, non conteneva nessun riferimento in merito¹⁷. Nonostante Napoli ribadisse la necessità di discutere su questo punto, Parigi si dimostrò restia a cedere anche nelle trattative successive:

¹³ Ivi, pp. 722-723.

¹⁴ Tufano, *La Francia e le Sicilie*, cit., p. 205-206.

¹⁵ ASN, AE, f. 4803, Relazione della Giunta di Commercio del 23 luglio 1736, cit. in Migliorini, *I problemi del trattato franco-napoletano*, cit., p. 186.

¹⁶ Ivi, pp. 193-194.

¹⁷ Ivi, p. 193.

nel progetto francese del 1777 la Francia propose che fossero esentati dal diritto di visita tutti i bastimenti di stazza maggiore di 100 botti, mentre invece per quelli più piccoli era concessa la visita a patto che fosse svolta alla presenza di un console o, in mancanza di questo, di un notaio. Una soluzione di questo tipo era inaccettabile per Napoli: essa avrebbe riguardato solo le navi napoletane, essendo quelle francesi quasi tutte maggiori di 100 botti¹⁸. La distanza era sostanziale, e riguardava alla base il diverso significato che entrambe le nazioni accordavano alla stipulazione di questo trattato. Per la Francia infatti esso avrebbe dovuto sancire legalmente quella politica di potenza che, naturalmente, i paesi maggiori esercitano su quelli minori¹⁹. « Dans les mécanismes du refus français de traiter – osserva Janin – la volonté affichée des Deux-Siciles de se mettre en position de discuter avec la France – et donc se considérer comme une puissance au moins égale en dignité – heurte sans aucun doute la conception que se fait la France des relations entre puissances – et même de ce qu'est ou non une puissance»²⁰. Era uno schema fisso, che cassava qualsiasi tentativo napoletano di svincolarsi dalla posizione subalterna assegnatale dal cugino francese. Questo è chiaramente visibile nella posizione dello Stato d'Oltralpe contro l'accordo commerciale concluso tra Napoli e la Porta ottomana nel 1740²¹, ma soprattutto nei tentativi francesi di sabotare la formazione di una compagnia di commercio napoletana²². I Regni di Napoli e Sicilia erano poi considerati una zona d'espansione dell'economia francese, riserva di materie prime a buon prezzo e mercato sostanzialmente libero per lo smercio delle manifatture²³. La Francia, sostiene Tufano, «bloccava l'autonomo sviluppo dei noli ed in genere delle attività mercantili nelle Sicilie, creando uno stato di fatto per cui l'economia del Mezzogiorno era tenuta ad un livello di dipendenza coloniale rispetto al commercio francese»²⁴.

Se l'amministrazione borbonica si mostrò in alcuni momenti disponibile ad «accordare ai francesi un trattamento eguale a quello delle nazioni le più privi-

¹⁸ Guariglia, *Un mancato trattato di commercio*, cit., p. 16.

¹⁹ «Le nazioni forti, quando hanno realizzato una posizione dominante sul commercio dei paesi deboli, contraggono una specie di *habitus* ad esercitare quella coazione, e giudicano un'offesa da punire con le armi i tentativi di sottrarsi a quella dipendenza». Tufano, *La Francia e le Sicilie*, cit., p. 281.

²⁰ Janin, *La France face aux Deux-Siciles (1734-1792)*, cit., p. 132.

²¹ F. Venturi, *Settecento riformatore. Da Muratori a Beccaria*, Torino, Einaudi, 1969, p. 73.

²² Janin, *La France face aux Deux-Siciles (1734-1792)*, cit., pp. 142 e ss.

²³ Tufano, *La Francia e le Sicilie*, cit., p. 274.

²⁴ Ivi, p. 200.

legiate quante volte lo stesso si usi in Francia verso la nazione napoletana»²⁵, di contro il governo francese sosteneva:

lorsqu'on dit que deux nations se traitent réciproquement comme les nations les plus favorisées, cela ne veut pas dire que l'une n'accorde chez elle que ce l'autre aura accordé de son côté, mais cela veut dire que l'une fera jouir l'autre de tous les avantages dont elle fait jouir la nation la plus privilégiée et vice versa²⁶.

Parigi voleva quindi legare senza essere legata²⁷, nel timore che il riconoscimento di questo status privilegiato ai napoletani in Francia avrebbe comportato un ribaltamento della bilancia commerciale a proprio sfavore, colpendo al cuore quel commercio di contrabbando in cui era così forte la presenza francese²⁸. Questo era un punto cruciale dello scontro: Napoli, da parte sua, non aveva alcuna intenzione di estendere i privilegi goduti dagli inglesi ad altri Stati, men che mai ai francesi. Le ragioni di queste posizioni sono evidenti nel parere della Giunta del 1736. I britannici, a differenza dei francesi, pagavano in contanti le merci che acquistavano nei territori meridionali²⁹, «laddove da' Francesi poco o niente v'è da sperare, perché quel Regno [...] abbonda di tutto e poche merci da qui si estraggono»³⁰.

Le trattative per la formazione di un accordo con l'Inghilterra seguirono trattative simili a quelle con la Francia. L'ostinazione inglese a mantenere gli antichi

²⁵ Archives du Ministère des Affaires Étrangère, Paris (AMAE), *Correspondances Politiques*, Naples (CP), f. 100, lettera del marchese della Sambuca a Clermon d'Amboise del 12 dicembre 1776, 325v, cit. in Janin, *La France face aux Deux-Siciles (1734-1792)*, cit., p. 241n.

²⁶ AMAE, CP, f. 101, Lettera di Vergennes a Clermont d'Amboise del 14 gennaio 1777, fol. 24-25, cit. ivi, pp. 240-241.

²⁷ Galanti riferisce che Genovesi, commentando i problemi del trattato franco-napoletano, affermò che «per quelle nazioni che non hanno commercio marittimo, né navigazione, non può che riuscire dannevole ogni trattato di commercio: elleno sono legate senza legare». G. M. Galanti, *Elogio storico del signor abate Antonio Genovesi, professore dell'Università di Napoli*, Firenze, presso Francesco Pisoni, 1781 (III ediz), p. 98, cit. in Migliorini, *I problemi del trattato franco-napoletano di navigazione e di commercio (1740-1766)*, cit., pp. 187.

²⁸ Tanto che, dal 1745, il marchese di Salas dichiarò che «il punto più importante e il principale motivo per il quale si è desiderato un trattato è impedire il contrabbando». Romano, *Napoli: dal Vicereame al Regno*, cit., p. 70.

²⁹ Barbera Cardillo, *Alla ricerca di una reale indipendenza*, cit., p. 15.

³⁰ ASN, AE, f. 4863, consulta di Francesco Ventura, Matteo Ferrante e Oronzio De Mauro, cit. in Tufano, *La Francia e le Sicilie*, cit., p. 206. Testo pubblicato anche in *Consulte, rappresentanze, progetti per l'economia del Regno di Napoli*, cit., pp. 305-319.

4. *Pacta servanda sunt?*

privilegi, unita ai sentimenti di senso opposto presenti non solo nella dirigenza ma anche nella società napoletana, fecero naufragare la possibilità di un accordo. Gli inglesi non mostrarono mai alcuna intenzione di instaurare relazioni realmente paritarie con le Sicilie, ma anzi si ersero sempre a strenui difensori dei propri privilegi: se da un lato l'Inghilterra si mostrava gelosa custode di antichi privilegi e indennità, era poi contraria a qualsiasi trattato che ponesse la questione dei privilegi sul piano della reciprocità³¹. Le prime proposte di negoziato per un accordo commerciale si ebbero nel 1754, e procedettero a fasi alterne lungo il secolo. Già Lo Sardo ha messo in evidenza la coincidenza tra queste trattative e la conclusione dell'accordo olandese nel 1753, speranza per il Regno di «vedere finalmente riconosciuto il suo posto nel consesso internazionale attraverso la stipula di trattati». Viceversa, in questo periodo i Regni di Napoli e Sicilia erano, per l'Inghilterra, un «cuneo per incrinare il patto di famiglia»³².

Come per la Francia e l'Olanda, anche qui il perno delle questioni era la validità degli antichi trattati e, nello specifico, di quello di Madrid del 1667. In particolare, Napoli intendeva rinegoziare l'articolo V di quell'accordo, che impediva i controlli doganali a bordo delle navi. L'Inghilterra difese strenuamente questa clausola, e, in generale, la validità degli antichi trattati nei territori meridionali. Come nel caso olandese, anche gli inglesi fecero ricorso alla giurisprudenza. In occasione della ripresa delle trattative negli anni '60, il *Board of Trade* inglese affermò che, in conformità alla tradizione costituzionale inglese, l'avvicendamento delle case regnanti non modificava gli impegni presi dalla precedente dinastia, perché si supponeva che i regnanti agissero come «rappresentanti della volontà della nazione e non come privati possessori di beni»³³. Ne conseguiva che Carlo di Borbone, sebbene avesse assunto il governo dei territori meridionali per diritto di conquista, non era in grado di contestare la validità dei trattati precedenti. Similmente, in un memoriale francese del 1783 si giudicò la pretesa del re di Napoli di emanciparsi dagli accordi precedenti come «aussi peu fondée en fait qu'en droit», perché, quando ha ricevuto i suoi Regni, Carlo di Borbone «ne s'est pas réservé la faculté de déroger aux anciens traités, et qu'il y est donc lié comme l'étaient ses prédécesseurs»³⁴. La forza con cui Napoli sostenne le sue ragioni

³¹ Cfr. J. Blow Williams, *British commercial policy and trade expansion (1750-1850)*, London, Oxford University press, 1972, p.213.

³² Lo Sardo, *Napoli e Londra nel XVIII secolo*, cit., p. 183 e 179.

³³ Ivi, p. 180 e 193.

³⁴ Janin, *La France face aux Deux-Siciles (1734-1792)*, cit., p. 63.

sull'argomento nelle negoziazioni per il trattato olandese smentisce – almeno per il caso olandese – quanto affermato da Françoise Janin, la quale ritiene che il governo borbonico ebbe una posizione più “morbida” al riguardo con Inghilterra e Province Unite³⁵.

Le discussioni inglesi consentono di mettere in evidenza un punto chiave anche nelle trattative che Napoli intrattenne con altri Stati, come le Province Unite. Sia la Repubblica che l’Inghilterra sostennero infatti le loro ragioni alla luce di una presunta continuità politica tra la Spagna e i Regni di Napoli e Sicilia, che avrebbe giustificato la validità, nei territori meridionali, dei trattati secenteschi conclusi dalla Spagna. Non era quindi la legittimità di Carlo di Borbone alla guida dei Regni meridionali a essere messa in discussione, ma il suo dichiararsi totalmente indipendente dall’eredità spagnola. Nel caso delle discussioni olandesi, come si è visto, il legame con la Spagna era confermato dalle stesse modalità attraverso cui Carlo di Borbone era venuto in possesso dei Regni meridionali, con una cessione da parte del padre Filippo e non per diritto di conquista. Inglese e olandesi tentarono quindi di sfruttare, in campo negoziale, le incertezze e le difficoltà di affermazione politica del nuovo Stato, in un contesto in cui, come ha notato Eugenio Lo Sardo, non solo l’Inghilterra ma anche la Francia basavano il diritto di esenzione dalla visita doganale «soprattutto sulla forza di chi li dichiarava»³⁶. Nel giugno del 1766 William Hamilton, ministro plenipotenziario inglese presso la corte di Napoli dal 1764³⁷, consegnò un documento in cui non solo ribadiva che il trattato di Madrid era l’unica base per regolare le relazioni tra i due paesi, ma riteneva – minacciosamente – che il re d’Inghilterra avrebbe considerato come un «acte de hostilité» la mancata osservanza anche di un solo articolo della pace precedente³⁸. Nel settembre 1767 Hamilton stesso constatò però che non era più possibile continuare a pretendere la validità delle clausole di Madrid data l’inconsistenza delle ragioni a fronte di ciò che prevedevano i trattati internazionali. Già nel 1754 James Gray, inviato britannico a Napoli³⁹, in una lettera al *Foreign Office* britannico aveva sottolineato:

³⁵ Ivi, p. 64.

³⁶ Lo Sardo, *Napoli e Londra nel XVIII secolo*, cit., p. 193.

³⁷ Zaugg, *Stranieri di antico regime*, cit., p. 156n.

³⁸ Lo Sardo, *Napoli e Londra nel XVIII secolo*, cit., p. 199.

³⁹ Che aveva sostituito, nel 1753, il console Allen. A. Cancellò, *Le relazioni anglo-napoletane attraverso la corrispondenza diplomatica inglese*, in Estratto di «Economia e storia», 15, 1978, p. 246.

4. *Pacta servanda sunt?*

the rights and privileges of our trade which these Kingdoms as originally established by the treaty of 1667 with Spain, were confirmed by the seventh of the treaty concluded at Vienna in 1731, but unluckily the same caution was not observed in the treaty of Vienna in 1738, which confirmed to His Serene Majesty the possession of these Kingdoms tho' there was a clause in the plan of accommodation offered by the maritime powers by which it was proposed that the king of Naples should engage the commerce of the subjects of his Majesty. It is owing to this omission these maxims prevail here, that the king of Naples is not bound by the treaties made with former possessors of these Kingdoms⁴⁰.

Poco dopo lo stesso Hamilton sostenne che, malgrado le opinioni contrarie del console e della *Factory*, l'imposizione della visita doganale a tutte le navi al di sotto delle 40 tonnellate non avrebbe causato questo gran danno all'economia inglese. In cambio della visita, l'Inghilterra avrebbe potuto riottenere vantaggi importanti, come l'autorizzazione a vendere le proprie prede nelle Sicilie e il giudice delegato⁴¹. Quando il delegato Francesco Ventura⁴² si ammalò fu nominato un delegato *ad interim*, Giuseppe Aurelio de Gennaro, la cui attività si interruppe con la morte del delegato inglese nel 1749. Da allora, come denuncia Gray in una lettera del 17 settembre 1759, non era stato nominato un sostituto: si chiedeva allora, con un'altra lettera del novembre dello stesso anno, che de Gennaro fosse autorizzato almeno a gestire le cause pendenti alla morte di Ventura come delegato ufficiale⁴³.

Sebbene spesso fossero gli stessi inviati a sottolineare la necessità di rinegoziare alcune condizioni delle relazioni con le Sicilie, le trattative non portarono ad alcun accordo⁴⁴.

La questione dei privilegi doganali in generale e dell'esenzione dal diritto di visita fu al centro anche delle trattative tra Napoli e Olanda. Se l'Aia sosteneva la necessità di inserire queste esenzioni nel nuovo trattato, Napoli ribadiva invece

⁴⁰ Public Record Office, State Papers, Foreign, Naples and Sicily, 93/12, dispaccio di Gray del 2 luglio 1754, cit. *ivi*, p. 255.

⁴¹ Lo Sardo, *Napoli e Londra nel XVIII secolo*, cit., p. 201.

⁴² Su questa figura cfr. R. Ajello, *Le origini della politica mercantilistica nel Regno di Napoli*, in F. Strazzullo, *Le manifatture d'arte di Carlo di Borbone*, Napoli, Liguori editore, 1979, p.14; Ajello, *Il problema della riforma giudiziaria*, cit., p. 152n.

⁴³ Cfr. ASN, AE, f. 677, *Ministri esteri Inghilterra dal 1751 al 1760*, lettera di Gray al marchese Tanucci del 17 settembre 1759 e del 12 novembre 1759.

⁴⁴ Lo Sardo, *Napoli e Londra nel XVIII secolo*, cit., p. 204.

il diritto di sottoporre le navi olandesi alla consueta visita doganale nei propri porti, tanto più che tale pratica era prevista dal trattato che la Repubblica aveva concluso qualche anno prima con la Francia. Gli esiti delle negoziazioni furono però diversi rispetto a Francia e Inghilterra: nel caso della Repubblica l'esenzione dal diritto di visita, similmente ad altri privilegi previsti dal trattato di Münster, fu di fatto rinegoziata nel trattato del 1753, che, come abbiamo visto, prevedeva la possibilità di effettuare i consueti controlli doganali in entrata.

4.2. Nazioni più o meno favorite

Arriviamo così al cuore della questione. Le trattative napoletane con le tre nazioni più favorite seguirono, almeno inizialmente, traiettorie simili: se il governo borbonico spinse per ottenere una rinegoziazione degli antichi privilegi, questi Stati non mostrarono alcuna disponibilità a cassare totalmente le clausole delle precedenti convenzioni commerciali, meno che mai quelle riguardanti i privilegi doganali e giurisdizionali. In particolare, Napoli intraprese, all'inizio degli anni '40, delle trattative sia con la Francia che con le Province Unite che si interruppe, in entrambi i casi, qualche anno dopo. Nel caso dell'Olanda, le negoziazioni ripresero però nel 1750, e portarono nel '53 alla firma dell'accordo, mentre quelle coeve con la Francia non portarono alcun risultato⁴⁵. Come spiegare questo cambiamento? Perché le Province Unite decisero di riprendere le negoziazioni e rinegoziarono gli antichi privilegi in un nuovo accordo?

È possibile individuare motivi di politica interna ed estera. Le Province Unite parteciparono, a vario titolo, ai principali conflitti dei primi decenni del XVIII secolo. I problemi economici, uniti agli scontri politici, resero la Repubblica sempre più vulnerabile sullo scacchiere internazionale. Ciò fu ancora più evidente nel caso del suo coinvolgimento nella guerra di successione austriaca. Pur non avendo interessi in questa guerra, le Province Unite si trovarono, loro malgrado, a essere coinvolte, immischiate in un groviglio di alleanze. In particolare, la guerra portò alla luce le fragilità politiche della Repubblica. Una delle questioni più spinose riguardava le relazioni con la Francia: quest'ultima aveva promesso di rinnovare il trattato franco-olandese del 1739 qualora le Province Unite

⁴⁵ Per la periodizzazione delle trattative cfr. Janin, *La France face aux Deux-Siciles (1734-1792)*, cit., pp. 128 e ss.

avessero ignorato i loro impegni con Inghilterra e Austria. La Repubblica rifiutò la proposta francese nel 1741⁴⁶, ma alcuni poteri locali ancora sostenevano la possibilità di un avvicinamento con lo Stato d'Oltralpe. Stanco del tergiversare degli olandesi, Luigi XV ordinò l'invasione dei territori meridionali della Repubblica nell'aprile 1747. L'aggressione francese ebbe esiti devastanti, soprattutto sul piano sociale: fu riportata alla memoria l'incursione del 1672, e si diffuse il panico in tutto il paese. I reggenti furono ritenuti i principali responsabili del disastro⁴⁷. Si palesò, in breve, l'incapacità della politica olandese di garantire l'invulnerabilità del territorio dello Stato⁴⁸. Il terrore prese quindi la forma di una rivolta orangista che raggiunse le più importanti città del Paese. La crisi spinse la popolazione ad aggrapparsi alla speranza che il ristabilimento del potere nelle mani della famiglia d'Orange – tradizionalmente sostenuti dagli strati popolari delle città⁴⁹ – potesse proteggerla contro i reggenti. Guglielmo IV d'Orange fu nominato *stadhouder* d'Olanda il 3 maggio 1747. Ciò però non mise fine all'instabilità politica: continuarono le proteste nelle città olandesi⁵⁰, così come crebbero gli scontri politici in seguito alla morte di Guglielmo IV. La Reggenza di Anna di Hannover, e la sua morte nel 1759 rianimarono le speranze dei reggenti e dei nobili delle province di riacquistare parte dell'influenza perduta nel '47⁵¹.

Declino economico e instabilità politica ebbero delle conseguenze anche nella politica estera del paese⁵², così come i problemi riguardanti la difesa del territorio della Repubblica. Questi ultimi si palesarono soprattutto nel fallimento delle trattative per il rinnovo del trattato della Barriera con Inghilterra e Austria. I trattati della Barriera, conclusi tra il 1709 e il 1715, prevedevano la formazione e il mantenimento di alcune guarnigioni nei Paesi Bassi meridionali per evitare la possibilità di un'invasione francese simile a quella del 1672. La

⁴⁶ J.I. Israel, *The Dutch republic: its Rise, Greatness and Fall (1477-1806)*, Oxford, Clarendon press, 1998, p. 996.

⁴⁷ T. Allain - A. Nijenhuis-Bescher - R. Thomas, *Les Provinces-Unies à l'époque moderne*, Paris, Armand Colin, 2019, p. 91 e ss.

⁴⁸ Per il problema della difesa dei confini meridionali nella storia olandese e sulle sue conseguenze politiche cfr. C.A. Carter, *Neutrality or Commitment: the evolution of Dutch Foreign Policy, 1667-1795*, London, Edward Arnold, 1975, pp. 7-26.

⁴⁹ *The Low Countries in Early Modern Times*, ed. by H. Rowen, London, Palgrave Macmillan, 1972, p. 176-177.

⁵⁰ Israel, *The Dutch Republic*, cit., pp. 1079-1081.

⁵¹ Allain - Nijenhuis-Bescher, *Les Provinces-Unies à l'époque moderne*, cit., p. 91.

⁵² Carter, *Neutrality or Commitment*, cit., p. 72-81.

Barriera aveva un'importanza fondamentale nella politica estera delle Province Unite: oltre a rendere più sicuri i confini olandesi, forniva la possibilità di creare una zona d'influenza economica della Repubblica nell'area. Il numero delle guarnigioni olandesi si ridusse però sensibilmente nel corso dei primi decenni del secolo. La vittoria dei *Tories* e le preoccupazioni dei mercanti inglesi sul possibile inserimento degli olandesi nei mercati dei Paesi Bassi meridionali orientarono sensibilmente le negoziazioni⁵³. La situazione peggiorò, anche in questo caso, con la guerra di successione austriaca. Il forte legame con Austria e Inghilterra indusse gli Stati Generali ad aumentare i contingenti in difesa del confine meridionale⁵⁴. Frattanto dal 1744 gli austriaci avevano smesso di fornire alla Repubblica il sussidio previsto dal trattato del 1718 per il mantenimento della Barriera. Nonostante la Repubblica avesse chiesto, nel 1749, l'aiuto inglese per convincere gli Asburgo a ripristinarlo, non riuscì nell'intento⁵⁵, così come fallì, nel 1753, il tentativo di rinegoziare un nuovo trattato della Barriera con Inghilterra e Austria⁵⁶. La posizione della Repubblica fu fortemente indebolita alla fine della guerra: essa diventava sempre più una pedina nella competizione tra Gran Bretagna e Francia⁵⁷. Koen Stapelbroek ritiene che alla base del deterioramento dell'alleanza tra Inghilterra e Olanda ci fosse la gelosia del commercio, alimentata a sua volta dalla volatilità della politica internazionale e dalle politiche interne messe in atto dopo la guerra di successione austriaca. La concorrenza con la Gran Bretagna, insieme alla nuova competizione commerciale percepita da Svezia e Danimarca, impose quindi alla Repubblica di ripensare il proprio futuro⁵⁸. Afferma Stapelbroek:

the challenge of the early Eighteenth century had become how to control British and French claims over Dutch politics and retain the commercial privileges that were guaranteed by commercial and political treaties with these powers⁵⁹.

⁵³ Cfr. Allain - Nijenhuis-Bescher, *Les Provinces-Unies à l'époque moderne*, cit., p. 131.

⁵⁴ Israel, *The Dutch Republic*, cit., p. 996.

⁵⁵ Carter, *Neutrality or Commitment*, cit., p. 77.

⁵⁶ Israel, *The Dutch Republic*, cit., p. 1081.

⁵⁷ Allain - Nijenhuis-Bescher, *Les Provinces-Unies à l'époque moderne*, cit., p. 132.

⁵⁸ K. Stapelbroek, *The emergence of Dutch neutrality: Trade, treaty politics and the peace of the Republic*, in *War, trade and neutrality. Europe and the Mediterranean in Seventeenth and Eighteenth centuries*, ed. by A. Alimento, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 132-133.

⁵⁹ Ivi, p. 135.

4. *Pacta servanda sunt?*

Il peggioramento delle relazioni con la Francia portò all'abolizione del trattato franco-olandese del 1739⁶⁰: nonostante i vari tentativi di negoziazione a partire dal 1748, esso non fu più rinnovato⁶¹. In una sua lettera del 26 febbraio 1749, Finocchietti informò sulla pretesa olandese di riscuotere i diritti sulle merci trasportate nella Repubblica da navi francesi, ritenendo fosse un espediente per costringere la Francia a rinnovare il precedente accordo. Aggiunse poi che «si pretende che tutto quanto queste Province ritirano dalla Francia, che è considerabile, puonno provedersi di Spagna, Portogallo e Italia collo stesso vantaggio»⁶². È plausibile ipotizzare che il rifiuto francese abbia influenzato la ripresa delle trattative con Napoli, e, soprattutto, la maggiore propensione della Repubblica a rinegoziare gli antichi privilegi. La sempre più incerta situazione politica dovette far riflettere sull'impossibilità di imporre ancora delle condizioni unilaterali nel Regno⁶³, inducendo il governo olandese a riconsiderare l'eventualità di una ripresa delle trattative con lo Stato napoletano. Ciò avrebbe permesso alle Province Unite, da un lato, di dotarsi di un alleato neutrale nella contrapposizione con le principali potenze del tempo e, dall'altro, avrebbe consentito di mantenere e/o rafforzare la propria posizione nei traffici del Mediterraneo, nonostante l'instabilità delle relazioni con la monarchia francese.

Le differenze negli esiti delle negoziazioni che Napoli intraprese, da un lato, con le Province Unite e, dall'altro, con Inghilterra e Francia risiedono soprattutto nel diverso ruolo che i tre paesi giocavano nel contesto internazionale. Se, come abbiamo detto, Napoli concluse un accordo con una Repubblica indebolita politicamente, diversi erano i rapporti di forza dei Regni meridionali con le principali potenze del tempo. Queste potevano anzitutto contare su un'area di influenza molto vasta: nel caso della Francia, l'elargizione di sussidi a favore della Svezia e, a fasi alterne, alla Danimarca, le aveva consentito di avere alleati in un'area cruciale come quella che andava dal Mar del Nord al Baltico⁶⁴. È quindi innegabile che

⁶⁰ Antonella Alimento e Koen Stapelbroek inquadrano questa decisione nel più generale declino del «treaty-making» in Francia tra gli anni '40 e '50 del Settecento, influenzato dallo sviluppo nel Paese della scuola di Gournay. Alimento - Stapelbroek, *Trade and Treaties*, cit., p. 30.

⁶¹ Stapelbroek, *Reinventing the Dutch Republic*, cit., p. 207.

⁶² ASN, AE, f. 792, dispaccio di Giuseppe Faulon Finocchietti del 26 febbraio 1749.

⁶³ Come ha messo in luce anche Roberto Zaugg sull'atteggiamento olandese riguardo al giudice delegato. Zaugg, *Stranieri di antico regime*, cit., p. 117.

⁶⁴ Per il trattato di sussidio tra Svezia e Francia si veda G.F. de Martens, *Supplément au Recueil des Principaux traités d'alliance, de Paix, de trêve, de neutralité, de commerce, de limites, d'échange conclus par les Puissances de l'Europe tant entre elles qu'avec les puissances et états dans d'autres par-*

i diversi rapporti di forza fossero la causa principale per la quale l'Olanda accettò di rinegoziare i propri privilegi, a differenza delle sue concorrenti. Nel caso della Francia, la prima fase delle trattative abortì, secondo Anna Vittoria Migliorini, perché la debolezza napoletana non consentì al governo di portare avanti una politica di affrancamento dalla tutela spagnola da un lato e dalle imposizioni francesi dall'altra⁶⁵. Una debolezza anzitutto militare: Napoli mancava di una flotta in grado di difendersi in caso di aggressione. A ciò si aggiungeva la topografia del territorio e, in particolare, del golfo, che rendeva più complicata la sua difesa⁶⁶. Ne fu rappresentazione emblematica l'episodio del 19 agosto 1742, quando una nave inglese minacciò di bombardare la città se Carlo di Borbone avesse aiutato la Spagna contro l'Austria (alleata inglese nella guerra di successione austriaca). Questo episodio è una cartina al tornasole della debolezza politica del Regno nel contesto europeo in generale e in relazione con la principale potenza del tempo, l'Inghilterra, in particolare.

4.3. «*À la fois couronne indépendante et puissance dépendante*»⁶⁷

I diversi rapporti di forza non spiegano però, da soli, perché Napoli non riuscì a concludere degli accordi commerciali con le maggiori potenze del tempo: Alida Clemente sostiene che il governo borbonico non fu in grado di imporre la «forza del diritto» agli Stati europei per la «discrasia tra le sue finalità politiche e gli interessi commerciali»⁶⁸.

La Francia e, soprattutto, l'Inghilterra erano i principali *partner* commerciali delle Sicilie. Gli inglesi in particolare monopolizzavano, già dalla fine del XVII se-

ties du monde, t. I, Gottingue, chez Henri Dieterich, 1802, pp. 228-330 ; per la Danimarca cfr. Andersen, *The Danish flag in the Mediterranean*, cit., p. 93 ; C. Koch, *Table des traités entre la France et les Puissances étrangères depuis la Paix de Westphalie jusqu'à nos jours*, vol. I, Basle, chez J. Decker, 1802, pp. 343-348.

⁶⁵ Migliorini, *I problemi del trattato franco-napoletano di navigazione e di commercio (1740-1766)*, cit., pp. 193-194.

⁶⁶ Janin, *La France face aux Deux-Siciles (1734-1792)*, cit., pp. 100-101. Sull'argomento cfr. anche M. Mafrici, *Il Mezzogiorno d'Italia e il mare: problemi difensivi nel Settecento*, in *Mezzogiorno in armi (secc. XV-XVIII)*, vol. II, a cura di R. Cancila, Palermo, Mediterranea, 2007, pp. 637-663.

⁶⁷ Janin, *La France face aux Deux-Siciles (1734-1792)*, cit., p. 22.

⁶⁸ Clemente, *Quando il reato non è "peccato"*, cit., p. 363.

4. *Pacta servanda sunt?*

colo, il trasporto e la vendita dell'olio pugliese⁶⁹. Questi rifornivano inoltre le Sicilie di importanti merci d'ingombro come stagno e piombo, ma anche tessili⁷⁰, e importavano soprattutto materie prime. È indubbio che la complementarità tra le due economie sia stato uno degli elementi principali alla base dello sviluppo delle relazioni tra i due Stati. Nonostante infatti Napoli avesse cercato di indurre Inghilterra e Francia a sedersi al tavolo delle trattative per ridiscutere i termini delle loro relazioni, il «bien commune du commerce» non permise di andare fino in fondo nelle sue rivendicazioni. Come ha già notato Alida Clemente riguardo a una discussione nata dalla resistenza di alcuni mercanti francesi ai controlli doganali, «esigenze di mediazione e interessi superiori del commercio» impedirono «alle autorità napoletane di pervenire a una risoluzione formale della questione malgrado la forza oggettiva, sul piano del diritto, delle proprie ragioni»⁷¹. Ciò è vero soprattutto per il caso inglese, dove i vantaggi che questi apportavano al commercio regnicolo convinsero un intellettuale come Ferdinando Galiani della possibilità di riconoscere agli inglesi i privilegi doganali. Gli stessi che, invece, non si era più disposti a riconoscere ai francesi:

facciasi giustizia al vero, tale è stata la moderazione con cui gl'inglesi hanno fatto uso de' loro privilegi qui, tale la benevolenza con cui hanno accolto i nostri bastimenti colà che una giusta gratitudine ci deve muovere a conservarglieli. Ci obbliga ciò a fare anche il riguardo della loro somma potenza attuale in mare, e l'essere questi Regni un'isola ed una penisola con estensione di coste impossibile a difendere e a guarnire. Ma sopra tutto ci deve importare la natura stessa del commercio tra noi e gl'inglesi. È questo vantaggioso per noi. [...] Or riguardando ciò, e considerando che pochi e grossi bastimenti loro vengono qui, che di rado, o non mai si meschiano di contrabandi, che i loro consoli non abusano de' privilegi che hanno o credono avere, tutto ci consiglia a conservare una sì preziosa armonia⁷².

Erano quindi troppi i vantaggi che Napoli traeva dalle relazioni con l'Inghilterra: non si poteva rischiare di mettere a repentaglio i traffici soprattutto inglesi nell'area, né si poteva correre il pericolo di una reazione violenta da parte di uno dei due Stati in seguito alle crescenti pressioni napoletane.

⁶⁹ *Il commercio inglese nel Mediterraneo dal Cinquecento al Settecento*, cit., p. 6.

⁷⁰ Ivi, p. 13.

⁷¹ In questo caso l'autrice fa riferimento ad una discussione nata dalla resistenza di alcuni mercanti francesi a dei controlli doganali. Ivi, pp. 363-364.

⁷² Galiani, *Considerazioni sul trattato di commercio tra il re e il re Cristianissimo*, cit., pp. 732-733.

Lo stesso valeva per le relazioni con la monarchia francese. Importanti direttrici di traffico legavano Napoli ai porti della Francia meridionale (Marsiglia soprattutto) e ingenti erano le esportazioni francesi di materie prime napoletane, soprattutto olio e seta. Tali relazioni subirono un'evoluzione nel corso del secolo, come messo in luce dagli studi di Ruggero Romano prima e da quelli di Biagio Salvemini e di Maria Antonietta Visceglia poi⁷³. Se fino alla fine degli anni '20 del Settecento il commercio franco-napoletano visse «in un clima di precarietà e stanchezza»⁷⁴, negli anni '50 gli arrivi meridionali a Marsiglia passarono dal 3% degli arrivi globali della prima metà del secolo al 6-7%, fino ad arrivare all'8-9% degli anni Settanta-Ottanta⁷⁵. In particolare, tra il 1758 e il 1780 le esportazioni marsigliesi verso i Regni di Napoli e Sicilia erano inferiori a un terzo delle importazioni⁷⁶. I francesi acquistavano, nel corso della seconda parte del secolo, sempre più materie prime regnicole: i saponifici di Marsiglia consumavano grandi quantità di oli d'oliva, di qualità scadenti, spesso provenienti dal Mezzogiorno⁷⁷. Le navi che arrivavano a Marsiglia, cariche di materie prime (merci a basso valore aggiunto e di grande ingombro), ripartivano dal porto francese con un carico diverso, con merci a più alto valore aggiunto e di minore ingombro, tra cui pelli lavorate, chincaglieria, cristalleria e porcellane⁷⁸. Esse raggiungevano i grandi porti meridionali – la capitale in primo luogo – e scaricavano le proprie merci. Ma qui queste navi non trovavano più prodotti da imbarcare: le derrate non venivano più distribuite nei grandi centri di smercio, ma dai piccoli approdi della costa tirrenica e ionica⁷⁹. Questo è ancora più evidente se analizziamo i dati che Salvemini ci fornisce sul confronto tra importazioni ed esportazioni: se l'apice si raggiunge nel 1770, la differenza (almeno fino al 1780) non sarà mai inferiore ai 2 milioni di *livres*⁸⁰. Da questo punto di vista è interessante notare, come hanno già fatto gli autori su citati, come questo ribaltamento delle relazioni tra le parti

⁷³ Cfr. soprattutto Romano, *Napoli: dal vicereame al Regno*, cit., pp. 67-102; Salvemini - Visceglia, *Marsiglia e il Mezzogiorno d'Italia (1710-1846)*, cit., pp. 103-163; Id., *Pour une histoire des rapports économique entre Marseille et le sud de l'Italie*, cit., pp. 321-365.

⁷⁴ Salvemini - Visceglia, *Marsiglia e il Mezzogiorno d'Italia (1710-1846)*, cit., p. 116.

⁷⁵ *Ibidem*.

⁷⁶ Ivi, p. 128.

⁷⁷ P. Bevilacqua, *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale*, cit., pp. 26-27.

⁷⁸ Salvemini - Visceglia, *Marsiglia e il Mezzogiorno d'Italia (1710-1846)*, cit., pp. 129-130.

⁷⁹ A. Carrino, B. Salvemini, *Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti del Regno di Napoli visti da Marsiglia (1710 - 1846)*, in «Quaderni storici», 121, 1, 2006, pp. 223 e ss.

⁸⁰ Salvemini - Visceglia, *Marsiglia e il Mezzogiorno d'Italia (1710-1846)*, cit., p. 126.

fosse sorretto da scambi in grado di adeguarsi alle diverse necessità dei riceventi e di modificare anche in base a queste la propria conformazione spaziale⁸¹.

Non possediamo, al momento, dati altrettanto ricchi sugli scambi tra Province Unite e Napoli nella prima metà del secolo. Confrontando però quelli relativi ai movimenti nel porto di Napoli nella seconda metà del Settecento con i corrispettivi inglesi e francesi, si vede come la Repubblica avesse un ruolo di secondo piano nei traffici da e per la capitale rispetto alle maggiori potenze del tempo⁸². Non è da escludersi che la situazione potesse essere simile anche nei due secoli precedenti.

Riassumendo, il confronto delle negoziazioni olandesi con quelle inglesi e francesi conferma come il trattato con le Province Unite sia stato un successo politico dell'amministrazione napoletana, l'unica occasione in cui si riuscì a spezzare i legami con i trattati secenteschi. Dall'altro lato però la comparazione tra le discussioni portate avanti con i singoli Stati pone anche in evidenza quanto questo sia stato più un successo fortuito: fu principalmente la nuova situazione in cui si trovavano le Province Unite dopo la guerra di successione austriaca a spingere queste ultime al compromesso. Come si vede dalle relazioni napoletane con gli altri due Stati in esame, il problema cruciale dei Regni di Napoli e Sicilia fu la mancanza di una forza politico-militare tale da poter «risolvere i nodi cruciali della sua storia»⁸³. Una debolezza che non consentiva a Napoli di concludere un accordo con questi due Stati che fosse realmente paritario: in questo senso Ferdinando Galiani, parlando del trattato con la Francia, definì «chimerica» qualsiasi pretesa di reciprocità in un accordo con quello Stato⁸⁴. Francia e Inghilterra riuscirono a mantenere, in modi diversi, i privilegi per i propri connazionali nei ter-

⁸¹ «Face à un tel marché, le Mezzogiorno non seulement ne manifeste pas d'immobilité dans le temps, mais ne présente même pas d'homogénéité dans l'espace: ses zones de contact avec le marché français changent en même temps que se modifient les secteurs commerciaux protagonistes des échanges, et les intermittences de la demande marseillaise désarticulent et réarticulent son territoire aussi bien sur la base de ses caractéristiques naturelles et de ses vocations productives que par rapport au concours de facteurs, de compétences, de flexibilités aptes à répondre à ces formes d'échanges». Salvemini - Visceglia, *Pour une histoire des rapports économiques*, cit., p. 341.

⁸² Cfr. C. Damiani, *Il movimento mercantile nel porto di Napoli nella seconda metà del XVIII secolo*, tesi di dottorato, Istituto Universitario Navale di Napoli, 1999, pp. 79-121 per i movimenti inglesi e francesi, pp. 136-143 per quelli olandesi.

⁸³ Lo Sardo, *Napoli e Londra nel XVIII secolo*, cit., p. 181.

⁸⁴ Cfr. R. Guariglia, *Un mancato trattato di commercio tra le Due Sicilie e la Francia*, cit., p. 9.

ritori meridionali in quanto la loro posizione internazionale, unita agli interessi anche economici che Napoli aveva con i rispettivi Stati, consentirono a questi di avere un maggiore margine di manovra rispetto all'Olanda. Una situazione che restò sostanzialmente immutata nel corso del secolo, tanto che nel 1781 l'allora console danese a Napoli, il marchese de Curtis, nel riportare le condizioni del commercio nell'area meridionale sottolineava:

cette cour-ci se flatoit que la France et l'Angleterre voudraient bien s'uniformer à cet établissement; mais la France pour son influence, comme chef de la Maison de Bourbon qui régnait ici, et l'Angleterre pour sa opiniâtreté, sa hauteur, et sa puissance en mer, ne voulerent jamais se rendre à l'arrangement des nouveaux traités et renoncer à leurs anciens privilèges acquis à force de sang dans les guerres, et accordés dans les paix par leurs traités dont ils croyaient être en paisible possession et en devoir légitimement jouir⁸⁵.

Spazi negoziali privilegiati che, invece, erano più limitati per le Province Unite. Margini di manovra ridotti, ma non inesistenti: se la Repubblica cedette, ad esempio, sul giudice delegato, riuscì anche a ottenere delle garanzie giurisdizionali nel caso di processi tra olandesi e napoletani; si rinunciò al diritto di visita, ma si ottennero delle agevolazioni sui dazi doganali⁸⁶.

Un successo politico, quindi: se infatti uno dei principali obiettivi della politica economica napoletana era regolarizzare le condizioni degli scambi con i maggiori Stati europei e incentivare, attraverso la formazione di accordi commerciali equi e reciproci, le direttrici del commercio meridionale a livello internazionale, può dirsi raggiunto nel caso degli accordi che Napoli concluse con Svezia, Danimarca e Olanda. Tale regolarizzazione portò, nel caso delle Province Unite, a stabilire relazioni commerciali più eque tra le parti mentre, nel caso dei paesi scandinavi, si definirono le premesse per lo sviluppo di rapporti economici più o meno in linea con le esigenze di entrambi gli Stati contraenti. Napoli riuscì a ottenerlo solo con Stati relativamente minori e con cui, soprattutto, non aveva grandi direttrici di traffico. Ritorna qui il tema dell'inutilità dei trattati commerciali conclusi dal governo napoletano, ampiamente presente sia nei discorsi dei

⁸⁵ Rigsarkivet, *Kommercekollegiet, Udenlandske og Konsulats-sekretariat, Journalsager*, vol. 1128, lettera del marchese de Curtis del 31 maggio del 1781.

⁸⁶ Soprattutto per quanto riguarda l'imposizione fiscale, dato che fu concesso loro di mantenere una tassazione in entrata e in uscita come le nazioni più favorita, *Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il Re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, cit., p. 6 (art. III).

contemporanei che nella storiografia. In particolare, Giuseppe Coniglio definisce «deludenti» i tentativi di concludere un trattato di commercio tra Napoli e Danimarca, giudizio negativo che si allarga anche all'accordo con la Svezia – definito un «puro atto diplomatico» e quello con le Province Unite. Se l'inizio delle relazioni con questo Stato fu inizialmente «molto promettente», lo storico ritiene che l'interesse olandese andò gradualmente scemando perché Napoli, «Stato [...] povero», non aveva la forza economica di acquistare le pregiate merci olandesi. Per questo motivo la Repubblica richiamò, nel 1742, il proprio plenipotenziario, sostituendolo con un semplice console. Nemmeno Finocchietti, inviato nel 1747 all'Aia, riuscì a conseguire risultati di rilievo⁸⁷. Giuseppe Galasso ha condiviso, come abbiamo visto, questa visione negativa dei trattati commerciali conclusi dal governo napoletano. Roberto Tufano ritiene inoltre «significativa» l'assenza di accordi con Francia e Inghilterra⁸⁸. È innegabile, e ampiamente condiviso, il fallimento della diplomazia borbonica con le due maggiori potenze del tempo. Ciò che Galasso e altri autori che si sono occupati – meno approfonditamente – della questione hanno tralasciato è l'importanza della conclusione di questi accordi e, in particolare, di quello olandese, nel processo di affermazione e legittimazione internazionale del nuovo Stato nel concerto europeo del periodo. Importanza sottolineata già dal marchese di Salas, il quale dava grandissima importanza alle trattative con la Francia. Si trattava anche di

dare alle altre Potenze un esempio rimarchevole del modo con cui deve Sua Maestà riguardarsi in quanto alla possessione di questi Regni, ed alla piena libertà in cui si trova a trattare colle medesime senza alcuna dipendenza per quel che hanno fatto li sovrani di questi Regni suoi predecessori⁸⁹.

Rifiutare la validità degli antichi trattati – tema ricorrente nelle trattative con tutti e tre gli Stati – aveva come corollario l'affermazione della propria indipendenza rispetto al genitore spagnolo. I Regni di Napoli e Sicilia erano uno Stato debole sul piano internazionale, privo di colonie e di una flotta ma al centro dei traffici commerciali del Mediterraneo, che doveva reinventarsi dopo una suc-

⁸⁷ G. Coniglio, *I Borboni di Napoli*, Milano, dall'Oglio editore, 1981, pp. 108-109.

⁸⁸ Tufano, *La Francia e le Sicilie*, cit., p. 196.

⁸⁹ ASN, AE, f. 4209, Lettera di Salas a Castropignano del 30 agosto 1740, cit. in A. V. Migliorini, *I problemi del trattato franco-napoletano di navigazione e di commercio (1740-1766)*, cit., p. 189.

cessione dinastica e che, in politica interna quanto in quella estera, doveva fare i conti con un sostrato normativo che sopravvisse alla nuova dimensione politica che i Regni di Napoli e Sicilia assunsero con l'avvento della nuova dinastia borbonica. Delle permanenze le cui implicazioni giurisdizionali continuavano ad avere forza nonostante il cambiamento politico e che, soprattutto, influirono sul successivo assetto dello Stato. Il tutto, all'ombra dell'ingombrante genitore spagnolo. La conclusione di un accordo commerciale con una delle principali potenze commerciali – sebbene in declino – consentiva quindi al Regno borbonico di legittimare ulteriormente la propria presenza a livello internazionale. Si presentava così come un nuovo attore degli scambi internazionali, neutrale, che cercava un proprio spazio nello scontro totale tra le potenze mercantiliste del Settecento.

Il successo politico attribuito alla realizzazione dell'accordo si tradusse in un successo economico? In breve, il trattato fu realmente utile? Portò cioè allo sviluppo delle relazioni commerciali auspicato? Per rispondere a questa domanda sarà necessario spostarsi dai palazzi del potere ai porti napoletani e siciliani.

5. Traffici olandesi a Napoli nel Settecento

Volli giungere, cioè, all'economia: e nel caso napoletano giunsi al deserto [...]. L'influenza di Benedetto Croce si faceva pesantemente avvertire: la bibliografia era sterminata per quel che riguarda la storia politica; ma per l'economia, niente. Mi spinsi allora per *terrae incognitae*, intraprendendo ricerche sul commercio napoletano con Francia, Spagna, Inghilterra, Paesi Bassi, Toscana, Venezia, Genova [...]. Altre ricerche intrapresi in campi diversi da quelli della mera storia del commercio: alcune condussi a termine e pubblicai; altre – più o meno complete – sono rimaste nei miei cassetti¹.

Tra le carte di Agostino Bruzen la Martinière, incaricato napoletano ad Amsterdam, troviamo un progetto – redatto tra la fine degli anni '30 e l'inizio degli anni '40 del Settecento – di alcuni negozianti della città olandese, i quali chiedevano l'assenso del governo napoletano per lo stabilimento di una compagnia commerciale nel Regno. Si pensava a due sedi, Napoli e Messina. In particolare, quest'ultima avrebbe tratto vantaggio «de la production de la Sicile» e sarebbe diventata, secondo i proponenti, «un entrepôt commode pour le commerce du Levant, de la Barbarie, de même que pour celui du Nord». Le due sedi avrebbero operato di concerto, si pensava anche alla collaborazione con operatori commerciali napoletani come la compagnia di commercio Nobili e Carli, mercanti come Palomba, Brancaccio o altri che avrebbero mostrato interesse all'iniziativa². Tra il 1737 e il 1740 furono vari

¹ Romano, *Napoli: dal Viceregno al Regno*, cit., p. IX. Diversi sono i fasci del fondo Ruggero Romano, attualmente conservato presso la Biblioteca della Società Napoletana di Storia Patria, dedicati a questioni commerciali. Cfr. J.R. Ben Yesséf Garfia, *Le carte "Romano" della Società Napoletana di Storia Patria: il riordino delle schede*, in «Archivio storico per le province napoletane», CXL, 2022, pp. 249-278.

² Cfr. ASN, AE, b. 761, *Corrispondenza con D. Agostino Bruzen La Martinière, incaricato di Sua Maestà di diverse incombenze (1734-1743), Ébauche d'un projet d'établissement d'une maison de*

i progetti di questo tipo presentati all'incaricato borbonico, inviato nelle Province Unite, come è stato già accennato, per incentivare mercanti soprattutto ebrei a stabilirsi nei Regni meridionali. Occorre contestualizzare le finalità di tali progetti: spesso erano redatti per ricevere risorse e/o franchigie per stabilirsi nelle Sicilie, elemento che porta senz'altro a ridimensionare le concrete aspettative che questi stessi operatori commerciali nutrivano rispetto alle reali possibilità di sviluppo di scambi commerciali diretti tra i Regni di Napoli e Sicilia e le Province Unite. Essi però ci inducono a riflettere sullo sviluppo dei rapporti economici tra i due Stati nel corso del XVIII secolo: che impatto ebbe il trattato commerciale nell'evoluzione delle relazioni economiche tra due realtà così lontane?

Saranno presi in considerazione i movimenti delle navi olandesi in entrata e in uscita dal porto della capitale, e non quelli di imbarcazioni di altra bandiera provenienti e/o diretti verso città delle Province Unite, pure presenti.

Napoli sarà il punto d'osservazione a partire dal quale si svolge l'indagine. Il suo ruolo di capitale ne faceva la destinazione di un ingente flusso di merci provenienti da ogni parte d'Italia e d'Europa. Tale importanza fu rilevata già dai contemporanei: Galanti sottolineava come Napoli esercitasse «in primo luogo il commercio del Regno»³.

Se oggi il commercio meridionale, e, più in generale, l'economia delle Sicilie non sono più quelle che, nel 1975, Ruggero Romano definiva come *terrae incognitae*, lo studio del caso olandese ha l'ambizione di arricchire le considerazioni sui rapporti commerciali internazionali che i Regni di Napoli e Sicilia svilupparono nel corso del XVIII secolo, tentando di gettare maggiore luce sulle relazioni politiche ed economiche tra Europa settentrionale ed Europa mediterranea durante il secolo.

5.1. *La prima fase (1746-1763)*

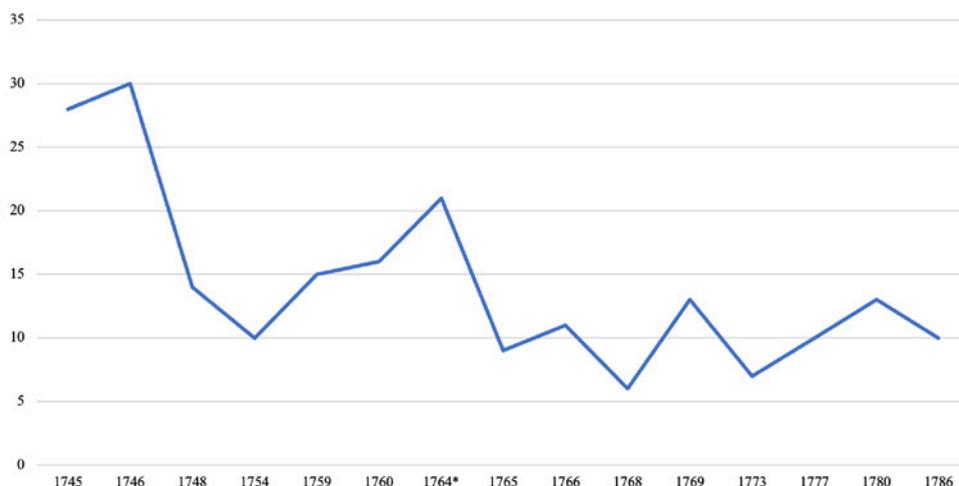
Uno dei primi aspetti che emerge dal grafico 1 è senz'altro la riduzione degli scambi tra la prima e la seconda parte del XVIII secolo. Dal 1746 al 1748 ci fu

change et de commerce dans les Royaumes des Deux Siciles, donné à Mr. Nobili chef de la Maison Cesar Sardi à Amsterdam, cc. s.n.

³ G.M. Galanti, *Nuova descrizione storica e geografica delle Sicilie*, vol. III, Napoli, nel Gabinetto letterario, 1789, p. 320.

5. Traffici olandesi a Napoli nel Settecento

Grafico 1 – Navi con bandiera olandese in entrata nel porto di Napoli



* Il console olandese a Napoli registra 28 arrivi nel corso dell'anno.

Fonti: 1745-1746, NA, *LH*, f.189, *List van de schepen die te Napels aangekomen syn zeedert 19 xbre 1744 a p.mo May 1747*, allegata alla lettera di Theodore Davel alla Direzione di Amsterdam del 9 maggio 1747; 1748, *ivi*, lista allegata alla lettera di Davel alla Direzione di Amsterdam del 4 febbraio 1749; 1759, *ivi*, lettera di Davel alla Direzione di Amsterdam del 1° gennaio 1760; 1760, ASN, *SGeM, MAR, I Numerazione*, ff. 265 e 267-268; 1764, ASN *AE*, f. 4858 e ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, f. 269; 1765, NA, *LH*, f. 177, Madrid, Sevilla, Coruña en Napels (1694-1819), lettera di François Falconnet alla Direzione di Amsterdam del 2 luglio 1765 e del 4 gennaio 1766; 1766, *ivi*, lettera di Falconnet alla Direzione di Amsterdam dell'8 luglio 1766 e del 13 gennaio 1767; 1768, ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, ff. 270 e 271; 1769, ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, ff. 272 e 273; 1773, Lo Sardo, *Napoli e Londra nel XVIII secolo*, cit., p. 303; 1777, ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, ff. 279 e 280; 1780 e 1786, Damiani, *Il movimento mercantile*, cit., p. 141.

la diminuzione di circa il 50% delle navi in entrata, e anche negli anni successivi non si raggiungeranno più le trenta navi registrate nel 1746. Il declino non fu costante: se è ravvisabile una seppur flebile ripresa tra il 1760 e il 1764, assistiamo a una riduzione importante nei decenni successivi, con un nuovo leggero incremento negli anni '80.

Tra le ragioni che determinarono tale andamento, c'è da considerare la più generale contrazione del commercio olandese nella seconda parte del secolo. Molte manifatture soffrirono una crisi profonda, che riguardò anche i settori impegnati nell'importazione di prodotti grezzi e nell'esportazione di semilavorati. In particolare, i dati pubblicati da Heeres mostrano una forte riduzione delle

esportazioni da e per Amsterdam nel corso del secolo. Il loro valore si attestava, ancora negli anni '30, intorno ai 14.075 mila *gulden*⁴, ma, dagli anni '70 il loro valore scese a poco meno di 13.000 *gulden*, per sprofondare poi a 9.983 nel 1788 e a 4.040 nel 1798⁵ (tab. 1).

Tab. 1 – Importazioni ed esportazioni della città di Amsterdam da e per l'Europa (in *gulden*)

<i>Anno</i>	<i>Totale</i>	<i>Importazioni</i>	<i>Esportazioni</i>
1707	26.116	18.120	7.996
1730	38.291	24.216	14.075
1740	26.950	13.068	13.882
1750	30.295	15.059	15.236
1760	37.244	19.213	18.031
1770	24.094	11.322	12.772
1775	26.145	13.147	12.998
1780	41.063	22.393	18.670
1784	26.863	13.946	12.917
1788	20.399	10.416	9.983
1798	10.132	6.092	4.040

Fonte: rielaborazione da Heeres, *Annual values of Amsterdam's exports*, cit., pp. 270-271.

La riduzione dei volumi di traffico olandese interessò anche il Mediterraneo. A fronte della media di circa 123 navi olandesi all'anno dirette in questo mare tra il 1697 e il 1700, si registrò un brusco declino nei decenni successivi, attestandosi su una media di 59 navi annue tra il 1778 e il 1790⁶.

⁴ Fiorino olandese, L. Eusebio, *Compendio di metrologia universale e vocabolario metrologico*, Bologna, Forni, 1900, p. 17.

⁵ W. G. Heeres, *Annual values of Amsterdam's overseas imports and exports, 1697 to 1798*, in *From Dunkirk to Danzig. Shipping and trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850*, ed. by W.G. Heeres - L.M.J.B. Hesp - L. Noordegraaf - R.C.W. van der Voort, Hilversum, Verloren, 1988, pp. 270-271. Sull'argomento si veda anche J. De Vries, *De statistiek van in-en uitvoer van de Admiraliteit op de Maaze (1784-1793)*, in «Economisch-historisch jaarboek», 30, 1965, pp. 236-307 (qui dati per prodotto); W. F. H. Oldewelt, *De scheepvaartstatistiek van Amsterdam in de XVIIe en XVIIIe eeuw*, in «Jaarboek van het Genootschap Amstelodamum», 45, 1953, pp. 114-151. Per una guida sulle fonti quantitative sul commercio olandese si veda W. Scheltjens, *Netherlands, 1753-1809*, in «Revue de l'OFCE», CXL, 4, 2015, pp. 295-300.

⁶ De Vries, van der Woude, *The First Modern Economy*, cit., p. 381.

Quanto detto finora consente di contestualizzare la riduzione del numero di ingressi olandesi nel porto di Napoli nella più generale crisi della navigazione della Repubblica della seconda parte del secolo, ma non fornisce spiegazioni esaustive sulle oscillazioni nel numero di navi in entrata da un decennio all'altro.

Uno degli elementi che influenzò la diminuzione delle navi in entrata soprattutto negli anni '50 fu la crescente conflittualità delle Province Unite con l'Inghilterra da un lato e le Reggenze barbaresche dall'altro.

La pirateria barbaresca rappresentava da tempo un problema per la navigazione olandese nel Mediterraneo. La questione era strutturale: in una sua lettera del 1632, Cornelius Haga, ambasciatore olandese a Costantinopoli, avvertì il governo olandese che i bastimenti della Repubblica, dotati di un personale di bordo con pochi elementi, erano in grado di opporre minore resistenza agli attacchi corsari rispetto alle navi inglesi e francesi⁷. La necessità di garantire una serena navigazione alle proprie navi spinse le Province Unite a siglare, sin dal XVII secolo, numerosi accordi con le Reggenze nordafricane⁸. Questi avevano caratteristiche molto simili ai trattati che le potenze occidentali conclusero nell'area tra il Seicento e il Settecento, definiti da Andersen «mafia-style agreements to pay protection money in return for security»⁹. Essi prevedevano infatti non solo l'elargizione di ingenti somme di denaro (o donativi) al momento della stipula dell'accordo, ma anche l'invio di sussidi annui da parte degli Stati occidentali.

Il pericolo di aggressioni da parte dei barbareschi provocava un aumento importante dei costi di assicurazione dei carichi trasportati su imbarcazioni olandesi, rendendo le navi della Repubblica meno competitive sul mercato dei noli rispetto alle navi di altri Stati. È ciò che accadde, per esempio, in occasione della guerra tra Algeri e la Repubblica tra il 1715 e il 1726: la dichiarazione di guerra da parte della Reggenza fece salire così tanto i tassi di assicurazione sulla navigazione olandese da portare al fallimento di numerose case commerciali di Amsterdam immediatamente dopo il 1715¹⁰. Le Province Unite avevano siglato nel frattempo un accordo con la Reggenza di Algeri nel 1726. Ma una nuova

⁷ Engels, *The Dutch shipping trade to Italy*, cit., p. 63.

⁸ Cfr. A. De Groot, *Ottoman North Africa and the Dutch Republic in the Seventeenth and Eighteenth century*, in «Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée», 39, 1985, pp. 131-147.

⁹ Andersen, *The Danish flag in the Mediterranean*, cit., p. 36.

¹⁰ M. Ressel, *The Dutch-Algerian War and the Rise of British Shipping to Southern Europe (1715-1726)*, in «Cahiers de la Méditerranée», 90, 2015, disponibile online <http://journals.openedition.org/cdlm/8011> (consultato 22/1/2024), p. 6.

guerra tra i due Stati scoppiò intorno al 1755¹¹. L'anno precedente, il reggente, il dey Muhammad Ibn Bukayr, fu deposto da una rivolta dei giannizzeri, guidati dal comandante Ali: all'origine dell'agitazione ci fu proprio la scarsa attenzione che il vecchio bey aveva riservato alla guerra di corsa. Fu dichiarata così guerra prima all'imperatore d'Austria e, in seguito, alla Repubblica¹². Il conflitto si concluse nel 1757, quando fu stipulato un nuovo trattato tra i due Stati. Gerard van Krieken ritiene che tale accordo fu vantaggioso per entrambe le parti perché consentì alla Reggenza di avere un rifornimento annuale di prodotti essenziali per la propria difesa e allo stesso tempo permise alla Repubblica di ottenere la pace in un momento di crescente tensione a livello internazionale¹³.

La crisi algerina ebbe un impatto significativo sugli scambi olandesi nelle Sicilie, come si legge nelle corrispondenze dei consoli: essa provocò anzitutto un aumento degli attacchi ai danni delle navi olandesi particolarmente evidente lungo le coste italiane, dove era più probabile incrociare corsari algerini¹⁴.

Nemmeno l'organizzazione di convogli a protezione dei mercantili riuscì ad arginare gli effetti nefasti della crisi algerina sulla navigazione olandese. I convogli erano strumenti utilizzati sin dal XVII secolo per consentire la prosecuzione degli scambi nel Mediterraneo nei periodi di tensione bellica. È interessante vedere come i consoli fossero concretamente coinvolti nella loro organizzazione, per esempio avvertendo la sede centrale dell'arrivo nel proprio porto di navi militari pronte ad accompagnare i mercantili nei diversi itinerari. Questo fu il caso di un convoglio in arrivo a Napoli da Rotterdam, con destinazione finale Venezia: il console olandese scrisse alla Direzione di Amsterdam avvertendo della possibilità, per i mercantili diretti nell'Adriatico, di porsi al seguito di questa nave. Informò altresì sui percorsi di altri due convogli, arrivati rispettivamente a Cadice e a Malta¹⁵. Lo stesso console riferì dell'approdo di due navi olandesi, arrivate nell'ottobre del 1755 in convoglio con altre 4 imbarcazioni, *Le Postitton*, diretta a Napoli e poi a Salerno, la *Verbelering*, con tappe Napoli e Venezia, e le navi *La Posta di Trieste* e *San Bartolomeo*, entrambe dirette prima ad Ancona e poi a Trieste¹⁶. Tale coinvolgimento

¹¹ De Groot, *Ottoman North Africa and the Dutch Republic*, cit., p. 144.

¹² G. van Krieken, *Corsaires et marchands. Les relations entre Alger et les Pays-Bas (1604-1830)*, Paris, Bouchène, 2012, p. 111.

¹³ Ivi, pp. 113-114.

¹⁴ NA, LH, b. 189, Lettera di Davel alla Direzione di Amsterdam del 20 maggio 1755.

¹⁵ Ivi, Lettera di Davel alla Direzione di Amsterdam del 9 agosto 1757.

¹⁶ Ivi, Lettera di Davel alla Direzione di Amsterdam del 6 ottobre 1755.

non doveva limitarsi all'area specifica di competenza: in una lettera del 13 aprile 1756 l'allora console olandese a Napoli, Theodore Davel, fa riferimento ad alcune informazioni su movimenti di convogli ricevute da Jean Guerin, console olandese a Malta¹⁷, frutto di un coordinamento o comunque di una fitta comunicazione tra punti importanti dei traffici della Repubblica nell'area per garantire ai bastimenti di questa bandiera il maggior grado di sicurezza possibile. Un sistema ben congegnato, ma che non riuscì a mettere totalmente in sicurezza la navigazione olandese.

Gli effetti di tale contrazione si estesero verosimilmente anche al periodo immediatamente successivo alla conclusione del conflitto. Il 23 febbraio 1760 Etienne Rossi, console olandese a Palermo¹⁸, riferì che la nave olandese *Caterina Cornelia*, capitanata da Cornelio Jansen, con un carico di piombo destinato a Venezia aveva subito un attacco da parte di un corsaro algerino, «sous le pretexte de contrebande»¹⁹. I dati dei *Giornali* e i resoconti dei consoli confermerebbero, anche per questi anni, quanto ipotizzato da Magnus Ressel riguardo la crisi algerina del 1715-1726: secondo l'autore la guerra tra la Repubblica e la Reggenza fu uno dei maggiori fattori della riduzione del commercio olandese nel Mediterraneo nel XVIII secolo²⁰.

I bastimenti erano esposti agli attacchi anche di altri corsari, inglesi in testa. In una lettera del 22 agosto 1758 Davel, inviò un memoriale sulle vicissitudini della nave olandese *Le Postitton*, capitanata dal capitano Pierre Roos. Il bastimento, proveniente da Amsterdam e ancorato a Salerno, denunciò le violenze commesse ai propri danni da alcuni corsari inglesi²¹. Lo stesso console olandese considerava gli attacchi corsari inglesi come una delle cause della diminuzione del numero di navi della Repubblica nel porto della capitale napoletana in quell'anno²².

¹⁷ Ivi, Lettera di Davel alla Direzione di Amsterdam del 13 aprile 1756. Jean Guerin, console olandese a Malta dal 1731 al 1772, morì nell'aprile del 1782. Shutte, *Repertoria vertegenwoordigers in Nederland en in het buitenland (1584-1810)*, cit., 1976, p. 459.

¹⁸ Dal 1743 al 1766, ivi, p. 457.

¹⁹ NA, SG, *Ingekomen ordinaris brieven en stukken van vorstelijke personen, gezanten, enz. betreffende Italië, Turkije en de Barbarijse Staten Algiers, Marokko, Tripoli en Tunis*, f. 6963 (1760), lettera di Etienne Rossi agli Stati Generali del 29 febbraio 1760.

²⁰ Ressel, *The Dutch-Algerian War*, cit., p. 2.

²¹ NA, LH, f. 189, lettera di Davel alla Direzione di Amsterdam del 22 agosto 1758.

²² «[...] il se peut [dire] qu'ils soient en partie cause de peu des navires avec pavillon des LL.HH. PP. [Leurs Hautes Puissances] qui sont abordez ici depuis la dernière note que je vous en transmisis le 7eme mars passé». Ivi, lettera di Davel alla Direzione di Amsterdam del 6 gennaio 1759.

Siamo nel pieno della guerra dei Sette anni: il peggioramento dei rapporti tra i due Stati era legato al conflitto in corso, e portò come immediata conseguenza il moltiplicarsi degli attacchi corsari nei confronti delle imbarcazioni della Repubblica.

Secondo il trattato di Westminster siglato tra Province Unite e Inghilterra nel 1674, nel quale si affermò il principio del *free ships, free goods*, i neutrali potevano trasportare merci di uno dei belligeranti senza il rischio di essere attaccate da corsari dell'altra fazione in guerra. Tra questi furono incluse anche forniture navali e altri prodotti bellici²³. Nel corso del Settecento le navi olandesi rivestirono un ruolo sempre più importante nel commercio francese e, in particolare, negli scambi tra i principali porti di questo Stato e le colonie nordamericane. In particolare, il rifornimento di legna ai francesi su vettore olandese, ufficialmente previsto dall'accordo anglo-olandese, alla metà del Settecento cominciò ad essere visto con sospetto, in quanto «neutrals activities should not prolong a war»²⁴. Si moltiplicarono così soprattutto gli attacchi alle navi olandesi che trasportavano legna; la crisi delle relazioni tra i due Stati scoppiò definitivamente nel 1758²⁵. Gli attacchi di corsari inglesi non erano certo una novità per le navi olandesi, come ha mostrato Thierry Allain con il caso della nave olandese *Vriendschap*, abbordata e ispezionata da una nave da guerra inglese nel 1745²⁶.

La crisi algerina e la crescente tensione con l'Inghilterra furono quindi gli elementi chiave che determinarono la diminuzione dei traffici olandesi nelle Sicilie tra gli anni '50 e i primi anni '60 del Settecento.

5.2. 1764, l'anno della fame²⁷

Tra il 1763 e il 1764 ci fu una vera e propria impennata degli arrivi olandesi nel porto di Napoli: i *Giornali* registrano l'approdo di ben 21 imbarcazioni, la

²³ Carter, *Neutrality or Commitment*, cit., p. 15.

²⁴ Ivi, p. 86.

²⁵ Ivi, pp. 86-89.

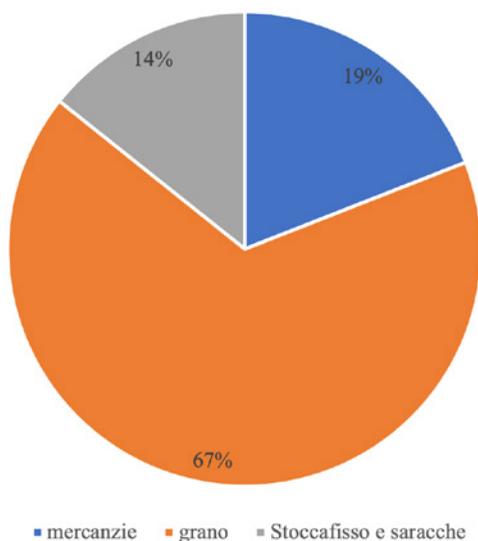
²⁶ Cfr. T. Allain, *International treaties versus "bonne prise": the case of the Dutch merchant ship De Vriendschap in the Mediterranean in 1745*, in «Comparative Legal History», 5, 1, 2017, pp. 162-176.

²⁷ F. Venturi, *1764: Napoli nell'anno della fame*, in «Rivista storica italiana», LXXXV, 2, 1973, pp. 394-472.

5. Traffici olandesi a Napoli nel Settecento

maggior parte delle quali carica di grano²⁸: la prima, *Anna e Apolonia*, arrivata nel porto di Napoli il 19 marzo, ne trasportava 4500 tomoli per conto dell'ex Eletto del popolo, Giovanni Colombo²⁹. Tra il marzo e il luglio dello stesso anno sono registrati 14 arrivi di grani, circa il 67 % del totale degli arrivi olandesi in quell'anno (grafico 2).

Grafico 2 – Percentuali di merci in entrata trasportate da navi olandesi nel 1764



Fonti: ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, f. 269; ASN, *AE*, f. 4858.

L'incremento degli arrivi olandesi coincise con una delle peggiori carestie che i Regni di Napoli e Sicilia vissero nel XVIII secolo.

²⁸ ASN, *AE*, f. 4858 e ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, f. 269. Tali rilevazioni non coincidono con le cifre fornite dal console olandese. In particolare, questi dichiara che, solo dal 1° gennaio al 10 luglio, sarebbero approdate nel porto di Napoli ben 22 navi olandesi (tra cui una nave da guerra), di cui 10 con carico di grano, contro i 15 arrivi registrati dai Giornali nello stesso periodo, di cui ben 14 carichi della preziosa derrata. Cfr. NA, *LH*, f. 177, lettera di Falconnet alla Direzione di Amsterdam del 10 luglio 1764.

²⁹ ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, f. 269, c.219r. Sul ruolo di Colombo, eletto del popolo dal 21 agosto 1763 al 3 marzo 1764, nella gestione dell'emergenza cfr. A. Clemente, *La carestia come risorsa. Mercanti e istituzioni a Napoli nel 1763-1764*, in «Società e storia», 168, 2020, pp. 269-275.

La crisi di quell'anno fu l'apice di un ciclo produttivo negativo che si aprì già alla fine degli anni '50: negli anni successivi l'inversione di tendenza generale raggiunse anche aree marginali e tradizionalmente protette dal loro stesso ruolo secondario nel sistema produttivo e distributivo. La «generalizzazione» della crisi produttiva accrebbe la crisi del '63 e preparò la carestia del '64. Vari elementi concorsero all'aggravarsi della carestia: anzitutto il crollo della produzione siciliana, che nel '59 era valsa a tamponare gli effetti del raccolto negativo, nonché la crisi produttiva dell'immediato entroterra della capitale. Il '63 poi fu un periodo produttivo critico a livello internazionale, cosa che impedì il ricorso al rifornimento presso paesi stranieri³⁰: la siccità colpì le regioni meridionali del Mediterraneo, e né l'Africa né i paesi levantini furono in grado di rifornire i mercati europei di frumento³¹. Le prime avvisaglie di crisi si manifestarono già nell'estate del 1763, quando l'innalzamento dei prezzi e i resoconti sempre più preoccupanti dalle province portarono alla sospensione delle tratte per l'esportazione del grano il 4 agosto³². Nel corso dell'anno cominciarono gli occultamenti di derrate e le speculazioni da parte dei mercanti, che si rifiutarono di vendere le proprie scorte, prospettando più alti profitti per la vendita in piena emergenza annonaria. La doppia amministrazione dell'annona da parte della città e della Reggenza, insieme agli scontri all'interno della stessa amministrazione cittadina, contribuirono ad alimentare la tensione³³. In seguito ai tentativi, nell'autunno del '63, di incettare grano nelle province³⁴, nel gennaio dell'anno seguente il segretario di Stato Bernardo Tanucci decise di rivolgersi al mercato internazionale: furono inviate richieste per l'acquisto di grano a Livorno, a Genova, a Marsiglia, e in altre importanti città europee³⁵.

Le navi olandesi furono direttamente coinvolte nell'arrivo dei carichi acquistati sui mercati esteri dal segretario di Stato napoletano. Il 50% delle navi olan-

³⁰ P. Macry, *Mercato e società nel Regno di Napoli. Commercio del grano e politica economica nel Settecento*, Napoli, Guida, 1974, pp. 316-317.

³¹ Ivi, p. 414.

³² Venturi, *1764: Napoli nell'anno della fame*, cit., p. 397.

³³ Ivi, p. 398.

³⁴ Questo incarico che fu affidato a un consigliere della Regia Azienda, Gennaro Pallante, a cui furono dati ampi poteri per recuperare quanto più grano possibile dalle province. La sua missione ebbe però scarsi risultati, dato che, nonostante il forte contingente militare di cui disponeva, non fece altro che prosciugare i depositi granai delle amministrazioni locali, affamando ulteriormente le già stremate province. Ivi. p. 401 e ss.

³⁵ Ivi, p. 417-418.

desi che entrarono nel porto di Napoli nel 1764 trasportavano grano per conto di Tanucci, molte delle quali provenivano dalla Francia³⁶. Altre giungevano da Cadice (una di queste caricò grano a Cadice e fece tappa a Malaga prima di arrivare a Napoli)³⁷, e da Fiume³⁸. Si segnalano anche tre navi provenienti da Amsterdam con lo stesso carico, e un'altra che, caricato il frumento nella città olandese, aveva fatto tappa a Cagliari prima di giungere a Napoli³⁹.

Le imbarcazioni della Repubblica furono implicate anche nella vicenda dei grani di Marsiglia⁴⁰. Il 3 marzo 1764 Tanucci chiese al console napoletano a Marsiglia, Francisco Hombrados, di reperire al più presto grandi quantità di grano per i crescenti bisogni dei territori meridionali. Già nell'aprile dello stesso anno gli fu revocato l'incarico: aveva pagato questi carichi a caro prezzo e in quantità superiori a quelle richieste. I grani così mal pagati sarebbero poi giunti a destinazione già guasti, con gravi danni per la salute pubblica⁴¹.

Alcuni di questi carichi furono trasportati a Napoli da navi olandesi. Il console olandese a Napoli, François Falconnet, riferì il caso della nave *l'Inclinazione*, di proprietà dell'Ammiragliato di Rotterdam, noleggiata da un negoziante di Marsiglia per conto del console napoletano nella città francese. Arrivata nel porto di Napoli il 2 giugno 1764, sbarcò il suo carico dopo un mese di attesa. Dopo aver ricevuto il grano, l'incaricato di Tanucci si rifiutò di pagare il nolo dovuto alla nave della Repubblica⁴². L'esame di questo caso fu quindi sottoposto al Supremo Magistrato di Commercio. Anche altre navi olandesi, provenienti da

³⁶ Nello specifico 4 da Marsiglia e 1 da Nantes e 1 da Havre-de-Grâce, Francia settentrionale. Cfr. ASN, AE, f. 4858, cc. s.n.

³⁷ Nave *Elena Galera* e *Deselanz Velfare*, arrivate rispettivamente il 12 aprile e il 22 maggio 1764. Ivi, cc. s.n.

³⁸ Nave *Nord Olanda*, arrivata il 10 maggio 1764, trasportava 5000 tomoli di grano per ordine di Tanucci. Ivi, cc. s.n.

³⁹ Nave *La Galera Priest*, proveniente da Amsterdam-Cagliari, arriva a Napoli il 2 luglio 1764; Navi *Elisabetta*, *Isaac Endrech* e *Signora Angelina Margherita*, provenienti da Amsterdam e giunte rispettivamente il 6, 7 e 10 luglio nella capitale. Ivi, cc. s.n.

⁴⁰ Per una ricostruzione dettagliata della vicenda e dei suoi protagonisti si veda A. Carrino, *L'affaire des bleds. La carestia napoletana nel lago borbonico*, in «Società e storia», 168, 2020, pp. 233-252.

⁴¹ B. Marin, *Commerce du blé et politique internationale. L'affaire des grains de Marseille durant la disette de Naples (1764)*, in *Lo spazio tirrenico nella "grande trasformazione". Merci, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, a cura di B. Salvemini, Bari, Edipuglia, 2009, p. 412.

⁴² NA, LH, b. 177, lettera di Falconnet senza data (sicuramente successiva all'agosto 1764 perché allega un memoriale sulla vicenda con quella data).

Nantes con carichi di grano per il segretario di Stato napoletano, avevano avuto problemi simili. In questo caso la Deputazione di Sanità aveva stabilito che i grani trasportati erano guasti, ordinando che fossero gettati in mare. La vicenda andò probabilmente a buon fine: in una lettera successiva Falconnet informò la Direzione di aver avuto l'1% del prezzo del nolo di una delle navi coinvolte nella vicenda come ricompensa per il suo interessamento⁴³.

Brigitte Marin ha mostrato come l'*affaire* dei grani di Marsiglia consenta di scorgere i legami tra crisi produttive e commercio internazionale, così come le scelte e strategie politiche messe in atto di fronte all'emergenza nella seconda metà del XVIII secolo. Nel caso specifico, i riferimenti al coinvolgimento delle navi olandesi, oltre a confermare lo stretto legame tra l'aumento degli ingressi olandesi nel porto della capitale e la grave crisi produttiva, ci consentono di entrare nel dettaglio di alcune dinamiche dei traffici olandesi nelle Sicilie.

Le navi olandesi, così come quelle di altri Stati, svolgevano due tipi di commercio: uno che, secondo la definizione di Savary, «consiste dans les marchandises qu'ils portent, ou qu'ils en tirent; et l'autre a pour objet le fret des vaisseaux [...] qu'on charge pour le compte des autres nations»⁴⁴. Questa attività interessava i principali scali del Mediterraneo, come Livorno e Marsiglia, dando vita a quella che Filippini definisce una vera e propria «battaglia dei noleggi»⁴⁵.

Il commercio per conto terzi rappresentava una parte importante degli scambi olandesi nelle Sicilie. In particolare, è interessante vedere come la prima delle imbarcazioni coinvolte nel caso citato, *l'Inclinazione*, fosse stata noleggiata da un mercante francese per trasportare del grano nella capitale per conto del console napoletano a Marsiglia. La fonte non ci consente di precisare la posizione del rappresentante borbonico in questo caso: non sappiamo infatti se fu lui a occuparsi di tutte le fasi della mediazione commerciale, dal contatto con il mercante francese al nolo, o se fu l'operatore commerciale marsigliese a disporre il trasporto del prodotto. In ogni caso, questa vicenda lascia intravedere l'importanza, per i traffici da e per i territori meridionali, dell'azione di mediazione svolta dai rappresentanti consolari, aspetto che merita senz'altro più ampio approfondimento.

⁴³ Ivi, lettera di Falconnet alla Direzione di Amsterdam del 9 ottobre 1764.

⁴⁴ J. Savary des Bruslons, *Dictionnaire universel du commerce*, Nouvelle édition, Copenaghen, 1765, cit. in J. P. Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, vol. I, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1998, p. 46.

⁴⁵ *Ibidem*.

Probabilmente legato alla penuria alimentare fu anche il trasporto di altri prodotti alimentari come le saracche e gli stoccafissi. Il pesce salato, come sottolinea Gigliola Pagano De Divitiis, era uno degli alimenti più consumati dalle popolazioni mediterranee. Ciò dipendeva presumibilmente sia dal basso costo della derrata rispetto al corrispettivo fresco sia dal suo alto valore nutritivo, prezioso in periodi di carestia. Il pesce fresco – come ha sottolineato Lo Sardo – appagava soprattutto il bisogno delle popolazioni della costa e degli strati alti degli abitanti della città, ed era troppo caro per la «gente comune» che affollava le grandi città di Napoli e Palermo⁴⁶. A determinare il successo della vendita del pesce salato nel Mediterraneo erano anche questioni religiose. Secondo Pierre Masson «la dépense plus considérable après ces deux principaux [cioè vino e olio] était celle des poissons salés. Leur consommation était rendue nécessaire par la rigueur de l'observance de lois de l'Église qui imposait alors l'usage des aliments maigres de nombreux jours de l'année»⁴⁷. Furono registrate navi olandesi con carichi di pesce salato (rispettivamente 4 contenenti saracche e due con stoccafissi) solo nel 1760 e nel 1764. Non risultano carichi di questa derrata su navi della Repubblica nei decenni successivi, nei quali le saracche e altri pesci salati provenienti dal Nord Europa erano trasportati nella capitale principalmente dagli inglesi⁴⁸ ma anche (soprattutto negli ultimi decenni del secolo) dai danesi.

In breve, la carestia che, nel 1764, colpì Napoli e i Regni borbonici fu la principale causa dell'aumento del numero delle navi olandesi in entrata nel porto della capitale nello stesso anno. Il fenomeno non era certo nuovo: già per il Seicento è stato notato lo stretto legame tra l'incremento della presenza olandese nel porto di Napoli e le esigenze di approvvigionamento della capitale nei periodi di penuria alimentare. Le navi che, nel 1764, trasportarono qui migliaia di tomoli di grano avevano finalità simili a quelle che, nel secolo precedente, sfidarono gli embarghi spagnoli per consegnare il prezioso cereale e altre derrate in una Napoli affamata dalla carestia più di un secolo prima. Navi che, come abbiamo visto, molto spesso venivano noleggiate per trasportare grano soprattutto dalla Francia, ma anche da altre zone del Mediterraneo Occidentale.

⁴⁶ Lo Sardo, *Napoli e Londra nel XVIII secolo*, cit., p. 275 e ss.

⁴⁷ Cfr. P. Masson, *La Compagnie du Coral. Étude Historique sur le Commerce de Marseilles au XVIe siècle et les Origines de la Colonisation Française en Algerie – Tunisie*, Paris, Hachette, p. 93, cit. in *Il commercio inglese nel Mediterraneo dal Cinquecento al Settecento*, cit., p. 26.

⁴⁸ Per dati quantitativi più specifici si rimanda a Damiani, *Il movimento mercantile*, cit., pp. 105-122.

5.3. *Dopo la carestia (1765-1786)*

Negli anni successivi alla grande carestia del 1764 è possibile distinguere due momenti nell'andamento degli arrivi delle navi olandesi nel porto di Napoli. Nella prima (dal '65 ai primi anni '70), si registrò una generale diminuzione degli ingressi olandesi nell'approdo napoletano. Tale riduzione è segnalata anche dai consoli olandesi a Napoli. Nella lettera del 16 luglio 1768 il console olandese a Napoli riferisce che, nonostante un leggero aumento nel secondo semestre del 1767, da gennaio a luglio 1768 il numero dei vascelli olandesi nella città si era nuovamente ridotto⁴⁹. Negli anni successivi, invece, è possibile notare una ripresa: se nel '77 furono solo 8 le navi in entrata, con gli anni '80 si inaugurò un *trend* positivo, con 13 arrivi nel 1780 e 10 nel 1786.

Vari fattori determinarono la contrazione degli ingressi, tra cui la minore disponibilità per l'esportazione di alcuni prodotti delle Sicilie, soprattutto alimentari. In una lettera del 30 aprile 1765 François Falconnet definì il commercio olandese a Napoli «languissant par le manque des produits de ce Royaume, qui font l'objet essentiel pour occuper les pavillons étrangers»⁵⁰. Raccolti scarsi come quelli del '66⁵¹ ma, soprattutto, un più cauto orientamento del governo centrale portarono a un incremento delle limitazioni alle esportazioni: dal 1766 al '68, dal '73 al '75 e dal '77 all'80-'81 le frontiere del Regno furono virtualmente chiuse per i grani meridionali. Come ha notato Paolo Macry, dopo la carestia l'inserimento dei due Regni nel contesto internazionale cominciò ad essere considerato un pericolo, laddove, nella prima parte del secolo, si era guardato ad esso come uno sbocco favorevole delle derrate meridionali⁵². Nella lettera del 19 luglio 1768 Davel denunciò come, nel maggio precedente, arrivò a Napoli un solo bastimento olandese,

ce qui prouve toujours plus la sterilité des affaires relatives à la navigation, dont le grand ressort a manqué, c'est le transport des bleds dont l'extraction a toujours été fermé et le sera encore pour long tems de ce Royaume vû que la dernière recolte n'a pas été abondante⁵³.

⁴⁹ NA, *LH*, b. 177, lettera di Davel alla Direzione di Rotterdam del 16 luglio 1768.

⁵⁰ Ivi, lettera di Falconnet alla Direzione di Rotterdam del 30 aprile 1765.

⁵¹ In particolare, si ebbero raccolti scarsi nel 1774, 1777 e nel 1779. Macry, *Mercato e Società*, cit., pp. 446 e ss.

⁵² Ivi, pp. 432-433.

⁵³ NA, *LH*, b. 177, lettera di Davel alla Direzione di Amsterdam del 16 luglio 1768.

5. Traffici olandesi a Napoli nel Settecento

A questo bisogna aggiungere la rinnovata concorrenzialità di inglesi e francesi nei territori meridionali a partire dalla fine della guerra dei Sette anni. Il conflitto, che vide il coinvolgimento diretto di Francia e Inghilterra, coincise con la diminuzione degli arrivi delle navi di questi Stati nel porto napoletano, aprendo spazi importanti per le navi di tutti quei paesi che non erano direttamente coinvolti nel conflitto, come olandesi e danesi⁵⁴. La già ricordata crisi algerina e soprattutto l'aumento della tensione con l'Inghilterra non consentirono, però, agli olandesi di sfruttare a pieno le possibilità commerciali della guerra in corso. Finita la guerra, inglesi e francesi riacquistarono le loro posizioni nel commercio napoletano: tra il 1760 e il 1764 ci fu un aumento del 1400 % delle navi inglesi in entrata nella capitale, mentre quelle francesi aumentarono di più del 3000 %. Come si vede dalla tabella 2, i due principali Stati del tempo mantennero questo andamento per tutti gli anni '70, almeno fino a quando gli scontri causati dalla guerra di successione americana non si intensificarono.

La rivalità politica e commerciale degli olandesi con gli inglesi è una chiave fondamentale per comprendere la presenza di cittadini della Repubblica nei mercati meridionali in questi anni, come confermano i resoconti dei consoli. Essi denunciavano come

les négociants de cette place se plaignent que le fret des marchandises qu'ils font venir de chez vous sont trop hautes et non proportionnés a ceux d'Angleterre et de France, ce qui fait qu'ils préfèrent de commettre dans ce pays-là, ce qu'ils peuvent y trouver avec convenance⁵⁵.

Ancora nel 1768 si osservava :

le commerce de cette place n'a pas repris toute la vigueur dont nous nous étions flattés, vu que la cherté des bleds dans ces deux Royaumes a retenu [...] [Sa Majesté]. d'en permettre l'extraction; celles des huiles a été sensible, mais cet article beaucoup plus riche, n'occupe pas tant de vaisseaux [hollandais]; les anglais en ont eu la plus grosse part⁵⁶.

⁵⁴ Come si vede per il 1760, cfr. De Rosa, *Navi, merci, nazionalità*, cit.

⁵⁵ NA, LH, b. 177, Lettera di Falconnet alla Direzione di Amsterdam dell'8 luglio 1766.

⁵⁶ Ivi, Lettera di Davel alla Direzione di Amsterdam del 2 gennaio 1768.

Uno dei principali ostacoli allo sviluppo della presenza olandese riguardava, quindi, l'incapacità di essere realmente competitivi rispetto agli inglesi e ai francesi, particolarmente evidente nel periodo successivo alla guerra dei Sette anni, come confermano i dati degli arrivi nel porto di Napoli (tab. 2).

Tab. 2 – Arrivi olandesi, inglesi e francesi nel porto di Napoli

<i>Anni di riferimento</i>	<i>Navi olandesi</i>	<i>Navi inglesi</i>	<i>Navi francesi</i>
1760	16	6	3
1764	21	94	118
1768	6	83	108
1777	10	56	223
1780	13	4	7
1786	10	58	129

Fonti: per l'Olanda 1760, ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, ff. 265-268; 1764, ASN, *AE*, f. 4858 e ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, f. 269; 1768, ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, ff. 270 e 271, *AE*, f. 4857; 1777, ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, ff. 279 e 280; 1780 e 1786, Damiani, *Il movimento mercantile*, cit., pp. 136-143; per la Francia *ivi*, p. 79-105; per l'Inghilterra, pp. 105-122.

L'incidenza dell'andamento dei traffici inglesi e francesi su quelli olandesi è confermata anche dai dati del 1780, quando ci fu una brusca diminuzione delle navi francesi e inglesi, cui seguì un aumento di imbarcazioni olandesi in entrata nella capitale. Anche in questo caso, l'aumento degli ingressi olandesi sarebbe quindi legato, soprattutto negli anni '80, alla riduzione dei traffici inglesi e francesi causata dal coinvolgimento dei due Stati nella guerra d'indipendenza americana. I cittadini della Repubblica, così come altri paesi neutrali, sfruttarono la posizione di difficoltà bellica delle principali potenze del tempo per tentare di conquistare gli spazi commerciali francesi e inglesi.

La rilevanza della guerra nei traffici è confermata anche dall'aumento della presenza danese, potenza neutrale, nei mercati meridionali a partire dagli anni '80. Come dimostrano i dati analizzati da Dan Andersen, i bastimenti danesi in entrata passarono da 18 nel periodo 1775-1777 a ben 94 nel periodo 1778-1783. Un incremento probabilmente avvenuto a scapito degli olandesi, dato che siamo nel pieno della quarta guerra anglo-olandese (1780-1784)⁵⁷. Gli ingressi dello

⁵⁷ Carter, *Neutrality or Commitment*, cit., pp. 97-101.

Stato scandinavo subirono un forte ridimensionamento già negli anni immediatamente successivi: nel periodo 1785-1786 gli ingressi danesi scesero a 15⁵⁸, contro i 48 registrati tra maggio 1780 e maggio 1781⁵⁹.

Da quanto è possibile constatare, se anche gli olandesi sfruttarono le occasioni offerte dalla momentanea minore concorrenzialità inglese e francese a causa della guerra o da eventi singolari come le carestie, gli operatori della Repubblica non riuscirono ad aumentare stabilmente la propria presenza dei mercati meridionali.

In conclusione, l'andamento degli scambi olandesi nel porto di Napoli nella seconda metà del secolo si iscrive nella più generale depressione che colpì la navigazione della Repubblica nel Mediterraneo, in calo sia per concorrenza anglo-francese che per il dinamismo delle flotte scandinave⁶⁰. Guardando al caso napoletano, guerre e crisi produttive furono gli elementi chiave che influenzarono i traffici olandesi nelle Sicilie e, soprattutto, che determinarono le principali variazioni che questi scambi ebbero dagli anni '50 in poi.

Una guerra che, come abbiamo visto, è da intendere in termini generali. L'indagine proposta in queste pagine mostra come l'andamento dei traffici della Repubblica fu influenzato non solo dai conflitti in cui questa fu direttamente coinvolta, ma anche da quelle tensioni che attraversarono, in maniera discontinua, le sue relazioni con altri importanti Stati del tempo, come nel caso della guerra dei Sette anni. Anche l'assenza di guerre in corso ebbe un impatto più o meno significativo sugli scambi, come abbiamo visto tra gli anni '60 e '70 del Settecento.

L'andamento sostanzialmente decrescente degli scambi olandesi nel principale porto del Mezzogiorno continentale nella seconda parte del XVIII secolo non deve portare a sottovalutare o addirittura ignorare l'apporto olandese nei traffici della capitale. I cittadini della Repubblica seppero ritagliarsi uno spazio seppur minuto nel mercato napoletano, un ruolo che andò evolvendosi nel corso del tempo. L'immagine che emerge è quella di Napoli come punto di riferimento importante ma non fondamentale per il commercio olandese nel Mediterraneo, come si vede dal confronto con gli arrivi di navi nordiche in un porto centrale dell'economia mediterranea come Marsiglia (tab. 3).

⁵⁸ Andersen, *The Danish Flag in the Mediterranean*, cit., p. 272.

⁵⁹ Rigsarkivet, *Kommercekollegiet, Udenlandske og Konsulats-sekretariat, Journalsager*, vol. 1128, Lettera del marchese de Curtis del 31 maggio 1781.

⁶⁰ T. Allain, *Au prisme du récit de la fortune de mer : les capitaines d'Amsterdam et l'économie maritime méditerranéennes au XVIII^e siècle*, in *Entrepreneurs des mers. Capitaines et marins du XVI^e au XIX^e siècle*, sous la d. de G. Buti - L. Lo Basso - O. Raveux, Paris, Riveneuve, 2017, p. 19.

Tab. 3 – Arrivi di navi nord-europee nel porto di Marsiglia

Anni	Inglese	Olandese	Svedese	Danese
1748-1755	866	535	160	79
1756-1763	33	527	179	212
1764-1770	357	534	196	95
1779-1783	16	181	197	305

Fonte: rielaborazione da L. Muller, *Consuls, Corsairs and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-distance shipping*, Stockholm, Uppsala Universitet, 2004, pp. 234-235.

Anche nell'anno di maggiore affluenza fino a ora rilevato per le navi olandesi nel porto di Napoli, il 1746, risultano approdate circa 30 navi, un numero nettamente inferiore rispetto alle 54 imbarcazioni della Repubblica che, in media, arrivavano annualmente a Marsiglia dagli anni '30 agli anni '90 del XVIII secolo. I volumi di traffico olandese nella capitale delle Sicilie erano al di sotto anche di quelli registrati in uno dei principali approdi della penisola italiana, Livorno (tab. 4).

Tab. 4 – Navi olandesi entrate nel porto di Livorno

1760	60
1763	34
1766	108
1768	34
1770	45
1773	29
1775	30
1778	32
1781	7
1783	5
1785	10

Fonte: rielaborazione da Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, vol. II, cit., p. 152n.

I dati sulle provenienze delle navi in entrata nel porto di Amsterdam confermerebbero la marginalità degli scambi tra le Province Unite e il Regno rispetto ad altre aree del Mediterraneo Occidentale nel corso del secolo (tab. 5).

5. Traffici olandesi a Napoli nel Settecento

Tab. 5 – Provenienze dai principali porti del Mediterraneo Occidentale delle navi in entrata nel porto di Amsterdam

Anno	1739	1744	1750	1754	1755	1778	1781	1783	1784	1788	1790
Napoli	0	3	4	2	2	4	1	0	1	3	2
Marsiglia	15	5	5	10	4	0	0	13	0	0	0
Barcellona	0	2	1	0	0	4	4	0	5	2	2
Genova	0	1	0	2	0	7	2	0	1	9	7
Livorno	0	6	10	0	3	-	1	0	8	6	4

Fonte: Oldewelt, *De Scheepvaartstatistiek van Amsterdam in de 17e en 18e eeuw*, cit., pp. 130-148.

Ma che ruolo rivestivano, concretamente, gli olandesi nel mercato napoletano della seconda metà del secolo?

6. *La presenza commerciale olandese nei mercati meridionali*

Lo scopo di questo capitolo è approfondire la riflessione sulla presenza commerciale olandese nei Regni di Napoli e Sicilia, ponendo l'attenzione sull'analisi delle merci trasportate e sui percorsi intrapresi dalle imbarcazioni della Repubblica nei loro viaggi da e per i territori meridionali. Non ci si limiterà all'area napoletana, ma ci si propone di confrontare i dati dei traffici olandesi nel porto di Napoli con quelli sui movimenti degli operatori della Repubblica nell'intero Regno e nei porti siciliani, avvalendoci dei contributi sull'economia delle province meridionali nel XVIII secolo, dallo studio di Francesco Benigno sul porto di Trapani¹ a quello di Aldo Montaudo sul commercio dell'olio², e delle testimonianze di importanti scrittori di cose economiche del tempo come Giovan Battista Jannucci, Carlo Antonio Broggia e Giuseppe Maria Galanti.

6.1. *Le merci*

Più del 60% delle navi in arrivo nel porto di Napoli portava carichi registrati con il termine mercanzie, senza che fossero fornite informazioni più dettagliate sui prodotti trasportati (tab. 6).

¹ F. Benigno, *Il porto di Trapani nel Settecento. Rotte, traffici, esportazioni (1674-1800)*, Trapani, Gervasi, 1982.

² A. Montaudo, *L'olio nel Regno di Napoli nel XVIII secolo: commercio, annona e arrendamenti*, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 2005.

Tab. 6 – Navi olandesi nel porto di Napoli. Carichi in entrata (in percentuale)

<i>Merci</i>	1760	1764	1768	1769	1777	1780	1786
mercanzie	56,25	17,39	83,33	61,54	70	92,31	100
grano	6,25	60,87	0	0	0	7,69	0
saracche	18,75	4,35	0	7,69	0	0	0
stoccafisso	0	8,70	0	7,69	0	0	0
alberi	6,25	0	0	0	0	0	0
vacante	12,50	0	16,67	0	30	0	0
altro	0	0	0	15,38	0	0	0
Non identificato	0	0	0	7,69	0	0	0

Fonti: 1760, ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, ff. 265-268; 1764, ASN, *AE*, f. 4858 e ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, f. 269; 1768, ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, ff. 270 e 271, *AE*, f. 4857; 1769, ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, ff. 272 e 273; 1777, ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, ff. 279 e 280; 1780 e 1786, C. Damiani, *Il movimento mercantile*, pp. 136-143.

Tab. 6.1 – Frequenza merci in entrata sul totale (1760-1786)

Mercanzie	60,67%
Grano	17,98%
Vacante	6,49%
Saracche e stoccafisso	8,99%
Altro	3,37%
Non identificati	2,25

Fonti: si veda grafico 2

Per cercare di approfondire la composizione di questi carichi ci affidiamo alle testimonianze dei contemporanei. In particolare, Carlo Antonio Broggia scriveva:

dall'Olanda. Ossia Amsterdam. Vengono le cannelle, i garofani, le noci moscate, i pepi, con altre spezierie; e tutte le droghe per la medicina, dipendenti dalle Indie Orientali, e qualche cosa eziando dalle Occidentali. Viene qualche sorta di panni fini, e specialmente le sigovie nere³, così dette, di Olanda, che qui sono molto in uso. Vengono varie sorte di tele fine, dette di Olanda, ed anche di Fiandra in molte quantità. Vengono i

³ Viene definito con questo termine un tipo di lana sottile di origine spagnola. *Enciclopedia del Negoziante, ossia Gran Dizionario del commercio, dell'industria, del banco e delle manifatture*,

6. La presenza commerciale olandese nei mercati meridionali

mussolini⁴, i garangà⁵, e tele indiane bianche e dipinte in Olanda di più sorti, ed in molta quantità. Vengono i cacai di Caracca, ossi di balena e tabacchi di vana, de' quali se ne fa qui un grande consumo per mezzo di questo appalto; e viene ancora qualche capo di chincaglieria, ecc. E vengono le aringhe⁶.

Considerazioni simili ci provengono anche da Giovan Battista Jannucci, il quale sosteneva che

chinchiglie provenienti dall'Inghilterra, Francia e Olanda e Germania più o meno importa la di loro intromissione in ogni anno il valore di zecchini 100 mila. Dall'Olanda poi o sia da Amsterdam capitano nel Regno cannelle, garofani, noci moscate, pepe, droghe medicinali delle Indie Orientali e ben poche dell'Occidentali, panni fini e specialmente le segovie nere, tele d'Olanda e di Fiandra in gran quantità, mussolini, carancà, tele indiane bianche e dipinte in Olanda. Più sorti di cacao, non già di Caracca [...], ossi di balena, tabacchi d'Avana, aringhe, drapperie di seta e specialmente tessuti⁷.

compilata per cura di varii negozianti e industriosi italiani, vol. VI, Venezia, Giuseppe Antonelli, 1843, p. 199.

⁴ Particolare tipo di mussola, tessuto in cotone, di particolare finezza e leggerezza, utilizzato per lo più per tendaggi e indumenti di lusso. S. Battaglia, *Grande dizionario della lingua italiana*, XI, Torino, Utet, 2004, p. 132, consultabile online (<https://www.gdli.it/sala-lettura/vol/11?seq=140>, consultato 15/09/2023).

⁵ Verosimilmente *Carancà* o *calancà*, tela indiana stampata. P. P. Volpe, *Vocabolario napoletano-italiano tascabile compilato sui dizionari antichi e moderni e preceduto da brevi osservazioni grammaticali appartenenti allo stesso dialetto*, Napoli, Sarracino, 1869, p. 409.

⁶ C. A. Broggia, *Le risposte ai quesiti del console Balbiani*, a cura di A. Allocati, Napoli, Giannini, 1979, p. 38, cit. in Damiani, *Il movimento mercantile*, cit., pp. 142-143. Carlo Antonio Broggia fu un importante intellettuale napoletano. Nato a Napoli nel 1698, rimasto orfano si stabilì a Venezia da uno zio, dal quale fu avviato alla mercatura. Tornato a Napoli, fu in contatto con Alessandro Rinuccini e Bartolomeo Intieri. Nel 1743 pubblicò a Napoli il *Trattato de' tributi, delle monete, e del governo politico della sanità*. L. De Rosa, *Broggia, Carlo Antonio*, in *Dizionario Biografico degli italiani*, vol. XIV, Roma, Istituto Enciclopedia Italiana, 1972, consultabile online http://www.treccani.it/enciclopedia/carlo-antonio-broggia_%28Dizionario-Biografico%29/ (consultato 15/09/2023); R. Ajello, *Nota introduttiva a Carlo Antonio Broggia*, in *Politici ed economisti del primo Settecento*, t. V *Dal Muratori al Cesarotti*, a cura di R. Ajello - M. Berengo - A. Caracciolo - E. Cochrane - E. Leso - R. Paci - G. Ricuperati, Napoli, Ricciardi, 1978, pp. 971-1032.

⁷ G. B. Jannucci, *Economia del commercio del Regno di Napoli*, a cura di F. Assante, parte prima, Napoli, Giannini, 1981, p. 61. Giovan Battista Jannucci fu un importante magistrato ed economista napoletano, oltre che un personaggio influente della vita napoletana del XVIII secolo. Ricoprì importanti incarichi nell'amministrazione borbonica: da consultore in Sicilia a presidente del Supremo Magistrato di Commercio (dal 1763). Concluse, poco prima della sua morte, nel 1770, la

Informazioni che trovano conferma anche nei dati forniti da Giuseppe Maria Galanti sulle navi olandesi entrate nel porto di Napoli nel 1784: «sei navi olandesi e una nave imperiale sono arrivate da Amsterdam cariche di droghe, spezie, tele battiste, mossolini, panni ed altre mercanzie»⁸.

Con il termine mercanzie si identificherebbe quindi una gamma di prodotti molto ampia tra cui si possono far rientrare, nel caso delle importazioni dall'Olanda, preziosi prodotti coloniali (soprattutto spezie) e manufatti tessili di vario tipo, dalle tele d'Olanda a tessuti di diversa qualità.

Secondo lo stesso Broggia anche inglesi e francesi esportavano tali prodotti nelle Sicilie⁹. In particolare, si è già accennato, sia per il Seicento che per il Settecento, alla concorrenza tra britannici e olandesi nella vendita dei panni lana e di altri manufatti tessili. L'esportazione di questi prodotti era stata il volano dell'affermazione dei britannici negli spazi commerciali del Mezzogiorno continentale e della Sicilia sin dal XVII secolo. In particolare, l'anonimo compilatore del *Mémoire sur le commerce de la France et de l'Angleterre avec le Royaume de Naples* riteneva che il successo degli inglesi consistesse nella loro capacità di leggere le esigenze dei consumatori: essi si erano resi conto che i napoletani erano più attenti al prezzo dei tessuti che alla loro qualità, e quindi commercializzavano panni di media qualità ma di «buona apparenza»¹⁰. In una lettera inviata da Napoli al Colonial Office si osservava che circa 1/3 delle esportazioni inglesi verso le Sicilie erano di consumo «popolare»¹¹. I panni lana olandesi (*laken*) avevano caratteristiche simili a quelli inglesi e, insieme a questi, erano in concorrenza con i manufatti tessili francesi, più pregiati ma meno economici. Nonostante avessero caratteristiche molto simili quelli inglesi, i *laken* non riuscirono a scalfire la posizione dei due Stati nella vendita dei tessuti nei mercati meridionali¹². Questo elemento trova conferma anche nei *Giornali*: tranne

sua *Economia del commercio del Regno di Napoli*, in sei volumi. Sull'argomento si veda F. Venturi, *Un bilancio della politica economica di Carlo di Borbone. L'Economia del commercio di Napoli di Giovanni Battista Maria Jannucci*, in «Rivista storica italiana», LXXXI, 4, 1969, pp. 882-902.

⁸ Galanti, *Nuova descrizione storica e geografica delle Sicilie*, vol. II, cit., p. 564.

⁹ Broggia, *Le risposte ai quesiti del console Balbiani*, cit., pp. 37-39 per Napoli e 174 per la Sicilia.

¹⁰ V.M. Nicosia, *Il commercio della Francia con le Due Sicilie nel secolo XVIII. Un Mémoire dell'archivio nazionale di Parigi*, in «Rassegna siciliana di storia e cultura», IV, 11, 2000, p. 158.

¹¹ E. Grendi, *Sul commercio anglo-italiano del Settecento: le statistiche dei Customs*, in «Quaderni storici», 79, 1, 1992, p. 270n.

¹² L'andamento delle esportazioni inglesi non fu costante: Hamilton denuncia, negli anni '60, una diminuzione della vendita dei tessuti di lana. Lo Sardo, *Napoli e Londra nel XVIII secolo*, cit., pp. 299.

6. La presenza commerciale olandese nei mercati meridionali

che per alcuni anni, il numero di navi inglesi (tab. 7) e francesi che trasportarono mercanzie superò sempre quello dei bastimenti olandesi con lo stesso carico.

Tab. 7 – Carichi di mercanzie trasportati da inglesi e olandesi nel porto di Napoli

	1760	1764	1768	1777	1780	1786
Ingesi	2	11	25	9	0	20
Olandesi	9	4	5	7	12	10

Fonte: per gli olandesi si veda tab. 6. Per gli inglesi De Rosa, *Navi, merci e nazionalità*, cit., p. 351 (1760); per i riferimenti agli anni successivi Damiani, *Il movimento mercantile*, cit., pp. 105-122.

Manufatti tessili e coloniali sono quindi le principali merci esportate nelle Sicilie. Gli olandesi acquistavano nel Regno soprattutto prodotti alimentari: secondo quanto riportato da Jannucci, accanto all'olio e al grano, gli operatori della Repubblica acquistavano uva passa calabrese, la manna¹³, il sale.

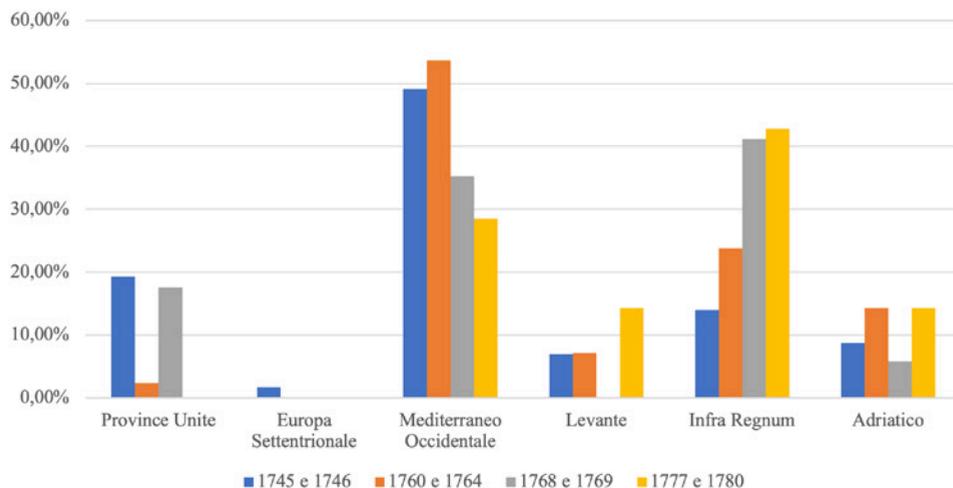
6.2. Le rotte

Se l'analisi della composizione merceologica dei carichi consente di chiarire meglio la posizione degli olandesi nei mercati meridionali, resta aperta la questione dei movimenti degli operatori commerciali della Repubblica nei Regni di Napoli e Sicilia.

Come si vede dal grafico 3, uno dei primi elementi rilevabili è il mutamento nelle principali destinazioni dichiarate dalle navi olandesi in uscita nel corso della seconda metà del Settecento. Se, almeno fino alla fine degli anni '60, la maggior parte dei bastimenti della Repubblica in uscita dalla capitale dichiarava di essere diretta verso un porto del Mediterraneo Occidentale, nei decenni finali del secolo si registra un incremento delle navi che si dichiararono dirette verso città dei territori meridionali. Un aumento progressivo, tanto che, nel 1780, più del 40% delle imbarcazioni olandesi in partenza da Napoli era diretta verso un porto del Mezzogiorno continentale e della Sicilia, contro il 28% delle navi in uscita che avevano in programma di dirigersi verso porti del Mediterraneo Occidentale (tab. 8).

¹³ Jannucci, *Economia del commercio*, cit., pp. 54-55.

Grafico 3 – Principali destinazioni in uscita dal porto di Napoli



Fonte: si veda tab. 6

Tab 8 – Principali destinazioni in uscita dal porto di Napoli (dettaglio)

	1745 e 1746	1760 e 1764	1768 e 1769	1777 e 1780
Province Unite	19,30%	2,38%	17,65%	0
Europa Settentrionale	1,75%	0	0	0
Mediterraneo Occidentale	49,12%	53,66%	35,29%	28,57%
Levante	7,02 %	7,14%	0	14,29%
Infra Regnum	14,04%	23,81%	41,18%	42,86%
Adriatico	8,77%	14,29 %	5,88%	14,29%

Fonte: si veda tab. 6

Le mete principali erano le città della costa pugliese, seguite, a distanza, da importanti centri della Sicilia come Palermo e Messina. Meno interessati dagli arrivi olandesi risulterebbero, sulla base dei dati disponibili, Campania e Calabria. Si registrano solo due navi dirette in quest'ultima regione, una a Crotona e una a Corigliano. La maggior parte delle imbarcazioni in questione lasciavano il porto di Napoli vacanti, caricando poi verosimilmente derrate come olio, grano e sale nei porti meridionali.

L'aumento delle navi che, in uscita dalla capitale, dichiararono di essere dirette verso porti provinciali lascia pensare a un aumento dell'interesse degli olandesi.

desi verso i prodotti meridionali soprattutto negli ultimi decenni del secolo. Tale sviluppo non dovette interessare i Regni di Napoli e Sicilia in maniera uniforme. Se, nella prima metà del secolo, troviamo, tra le destinazioni *infra Regnum*, città come Gallipoli, Salerno e Palermo, nella seconda metà sono registrati centri minori come Corigliano calabro (3 navi olandesi si diressero lì solo nel 1780), Barletta e Brindisi¹⁴.

Nel caso di Gallipoli, gli studi di Aldo Montaudò e di Maria Antonietta Visceglia confermerebbero una riduzione dei traffici olandesi nella città ionica nella seconda parte del secolo¹⁵.

La cittadina pugliese era, sin dalla seconda metà del Seicento, un importante centro mercantile oleario nel cuore del Mediterraneo. I primi dati precisi sul traffico tra Gallipoli e l'Inghilterra risalgono all'ultimo decennio del XVII secolo; tra il 1692 e il 1693 Tommaso Burdett, console inglese a Gallipoli e «pubblico negoziante della città», esportava 1600 salme d'olio per l'Olanda e la Danimarca¹⁶. Nel Settecento sempre più mercanti nordici cominciarono ad acquistare l'olio direttamente nella città salentina, situata sulla rotta che soprattutto gli operatori commerciali inglesi e olandesi utilizzavano di ritorno dal Levante¹⁷. Nella fase espansiva delle esportazioni che culminò negli anni successivi alla salita al trono di Carlo di Borbone, si rafforzarono i rapporti commerciali tra la città e Inghilterra e Olanda. In particolare, nel 1737-38 le esportazioni olandesi (il 34% del totale) quasi contesero il primato inglese (53%)¹⁸. I dati riportati da Maria Antonietta Visceglia sulle esportazioni da Gallipoli nel 1744 ci consentono di visualizzare meglio la posizione olandese nel mercato gallipolino. Delle 19540 salme esportate, l'Inghilterra assorbì il 35%, l'Olanda il 13%, Genova e Marsiglia il 18% e il mercato adriatico il 7%¹⁹. Tra il 1742 e il 1750 le esportazioni verso l'Olanda mantennero livelli

¹⁴ ASN, SGeM, Mar, II numerazione, b. 195, cc. s.n. Come registra Damiani, nel 1786 otto navi olandesi «partirono alla volta di Smirne, Barletta, Brindisi e Palermo senza alcun carico». Damiani, *Il movimento mercantile*, cit., p. 142.

¹⁵ Flessione che coinvolse anche l'Inghilterra, M.A. Visceglia, *Commercio e mercato in Terra d'Otranto nella seconda metà del XVIII secolo*, in «Quaderni storici», 28, 1975, p.169.

¹⁶ Ivi., p. 165.

¹⁷ P. Chorley, *Oil, silk and Enlightenment. Economic problems in XVIIIth Century Naples*, Napoli, Istituto Italiano di Studi storici, 1965, p. 30, cit. in Bevilacqua, *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale*, cit., p. 21n.

¹⁸ Montaudò, *L'olio nel Regno di Napoli nel XVIII secolo*, cit., p. 177.

¹⁹ Visceglia, *Commercio e mercato in Terra d'Otranto*, cit., p. 166.

simili, attestandosi intorno al 34% del totale. Negli anni Settanta e Ottanta si registrò invece una flessione delle esportazioni verso l'Olanda, con una media di prodotto esportato comunque alta: furono infatti spedite 5165 salme d'olio, media superiore a quella agli anni '40²⁰. L'andamento delle esportazioni fu però tutt'altro che regolare, come si vede nella tabella 9.

Tab. 9 – Esportazioni di olio dal porto di Gallipoli verso destinazioni nordiche (in salme)

<i>Anno</i>	<i>Gran Bretagna</i>	<i>Amburgo</i>	<i>Paesi Bassi e Province Unite</i>	<i>Baltico</i>
1737	19.478	3.609	10.245	-
1738	11.640	3.809	10.111	
1742	4.244	-	-	-
1744	6.776	1.985	2.704	-
1745	2.182	1.665	8.714	1.084
1747	3.031	1.992	7.653	3.694
1748	6.397	-	-	4.205
1749	11.903	2.110	7.976	1.352
1750	3.882	4.561	5.566	233
1770	6.488	-	1.805	n.d.
1771	8.882	15.812	12.501	-
1773	773	2.184	1.709	-
1782	2.638	16.659	10.454	2.717
1784	2.120	6.406	5.438	2.305
1787	1.214	6.673	2.350	2.010

Fonte: Montaudou, *L'olio nel Regno di Napoli*, cit., p. 178.

Se incrociamo questi dati con quelli pubblicati da Maria Antonietta Visceglia sulle navi straniere in partenza da Gallipoli, il quadro è pressoché lo stesso: un aumento delle navi olandesi in entrata tra il 1744 e il 1771, a cui segue un periodo di declino soprattutto negli anni '80 (tab. 10).

²⁰ Montaudou, *L'olio nel Regno di Napoli nel XVIII secolo*, cit., pp. 178-179.

6. La presenza commerciale olandese nei mercati meridionali

Tab. 10 – Navi partite da Gallipoli per i mercati esteri cariche di olio, distinte per bandiera

Anno	Olanda	Svezia	Danimarca
1744	8	-	-
1771	14	1	-
1773	-	-	1
1782	-	14	31
1783	-	4	13
1784	1	-	13
1785	-	3	4
1787	-	2	7
1790	2	-	4

Fonte: Visceglia, *Commercio e mercato in Terra d'Otranto*, cit., p. 194.

Questi dati, né le loro differenze e/o contraddizioni possono essere considerati, in questa sede, in maniera assoluta. Montaudo non fa distinzione tra l'olio destinato alle Province Unite settentrionali e quello diretto verso Paesi Bassi meridionali, e in entrambi gli studi mancano quasi completamente i riferimenti agli anni '70 e i primi anni '80, che sono invece rappresentati nei *Giornali del Porto di Napoli*. Ambedue però ci riferiscono di un aumento dei traffici nel 1771, che dovette esaurirsi già dall'inizio degli anni Ottanta.

È possibile individuare dinamiche simili anche nei dati sulle esportazioni olandesi di sale trapanese nel corso della seconda metà del secolo. Come mostra Francesco Benigno, dalla metà degli anni '70, ci fu un aumento del numero delle navi olandesi che esportavano sale dalla città siciliana (tab. 11). Tale crescita si inseriva nel più generale incremento delle esportazioni di sale trapanese verso i mercati dell'Europa settentrionale, operate soprattutto da navi svedesi, danesi, olandesi e inglesi. Il crescente interesse degli olandesi verso il sale trapanese negli ultimi decenni del secolo sarebbe confermato dall'accordo raggiunto, nell'agosto del 1771, tra il console svedese e olandese e i principali produttori locali, che fissava il prezzo del sale a 11 tarì a salma, mantenuto anche nei momenti di maggiore domanda nonostante le rimostranze dei trapanesi. Si veniva così incontro alle esigenze dei capitani e dei mercanti nordeuropei, minacciati dall'instabilità del prodotto trapanese²¹.

²¹ L'intesa stabiliva anche un ulteriore 3% di sconto per tutti i capitani che avessero effettuato i loro acquisti in contanti, insieme ad altre agevolazioni come il rimborso dei costi di approvvigionamento per il viaggio di ritorno delle navi. Benigno, *Il porto di Trapani nel Settecento*, cit., p. 85.

Tab. 11 – Imbarcazioni uscite dal porto di Trapani con carico di sale

<i>Anni</i>	<i>Olandesi</i>	<i>Svedesi</i>	<i>Danesi</i>	<i>Inglese</i>
1737-1738	3	1	-	24
1753-1754	4	1	3	2
1763-1764	-	1	1	6
1773-1774	12	52	2	41
1783-1784	-	6	3	8

Fonte: Benigno, *Il porto di Trapani nel Settecento*, cit., pp. 58; 79-126.

A cosa fu dovuto questo interesse? Nel caso del sale, a far gola ai capitani nordici fu verosimilmente il calo del costo della derrata nel corso della seconda metà del secolo. L'aumento della potenzialità produttiva delle saline trapanesi durante gli anni '60 fu una delle principali cause dell'abbassamento del prezzo del sale da nove a tre tari netti a salma²².

La lacunosità delle fonti non consente di sviluppare interpretazioni certe, ma solo ipotesi da confermare con studi più specifici. Nel dettaglio, se è possibile constatare un seppur lieve approfondimento dei traffici olandesi nei territori meridionali, tale sviluppo dovette svolgersi in modalità, luoghi e tempi diversi nel corso degli ultimi decenni del secolo, in calo tra gli anni '70 e '80 verso mete tradizionali come Gallipoli. La presenza, non registrata precedentemente, di città come Barletta, Brindisi e Corigliano calabro negli anni '80, suggerirebbe l'affascinante ipotesi di un riorientamento degli scambi olandesi verso centri minori²³.

6.3. *Gli olandesi e i mercati meridionali*

Come abbiamo visto, i *Giornali del porto* offrono riferimenti interessanti per ricostruire i percorsi delle navi olandesi in entrata. In particolare, viene sempre indicata l'ultima città toccata dalla nave prima dell'arrivo a Napoli, mentre più di rado vengono riportati i diversi percorsi fatti delle imbarcazioni prima di giungere nella capitale. Considerando, a fini statistici, solo l'ultima città visitata dalla nave prima dell'arrivo a Napoli, è possibile vedere come in tutti gli anni presi in

²² Ivi, p. 84.

²³ Damiani, *Il movimento mercantile*, cit., p. 142.

6. La presenza commerciale olandese nei mercati meridionali

esame la maggioranza delle navi olandesi in entrata nel porto di Napoli provenivano da città del Mediterraneo Occidentale (tab. 12).

Tab. 12 – Provenienza delle navi in entrata

<i>Provenienza</i>	<i>1745 e 1746</i>	<i>1760 e 1764</i>	<i>1768 e 1769</i>	<i>1777 e 1780</i>
Province Unite	12,07%	18,92%	21,05%	17,39%
Europa Settentrionale	25,86 %	16,22%	10,53%	0
Mediterraneo Occidentale	62,07 %	62,16%	36,84%	52,17%
Levante	0	0	0	0
Infra Regnum	0	0	21,05%	30,43%
Adriatico	0	2,70%	10,53%	0

Fonte: si veda grafico 2.

Guardando invece ai percorsi dichiarati, quello più frequente partiva da Amsterdam e procedeva poi, senza tappe intermedie sulla costa atlantica, nel Mediterraneo Occidentale. Escludendo qualche viaggio in cui risultano soste intermedie a Barcellona e Marsiglia, la tappa successiva ad Amsterdam si trovava quasi sempre nella penisola italiana. Questi viaggi avevano una durata media di 2 mesi fino a un massimo di 90 giorni: questo fu il caso della nave il *Cavallo marino*, di 4000 tomoli, che impiegò 70 giorni per giungere da Amsterdam e 20 per arrivare a Napoli da Cartagena²⁴.

Altro elemento interessante è l'aumento, soprattutto dal 1768 in poi, delle navi che dichiararono di provenire da porti dei territori meridionali.

Sulla base dei dati disponibili, nessuna delle navi in entrata nella capitale dichiarò, nel 1745, 1746, 1760 e nel 1764, di provenire da città regnicole. Dal 1769 in poi si riscontrano imbarcazioni provenienti da *infra Regnum* e, in particolare, da Salerno: la nave *Giovanna Galera*, proveniente da Amsterdam e Salerno il 23 settembre 1769, trasportava mercanzie per Lucio La Marra. Stesso carico trasportava la *Giovanna e Giacobbe*, entrata a Napoli il 29 settembre dello stesso anno. Nel 1777 furono tre le navi provenienti dalla città campana, una delle quali seguendo il percorso Amsterdam, Salerno, Napoli, tutte con carichi di «mercan-

²⁴ Arrivò nel porto di Napoli il 20 novembre 1777. Cfr. ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, f. 280, c. 435r.

zie per i mercanti di questa piazza»²⁵. Questi arrivi sono registrati tra agosto e settembre, in corrispondenza cioè della fiera di Salerno²⁶.

Importante appuntamento fieristico meridionale, con l'aumento dei traffici ponentini la fiera di Salerno assunse un ruolo importante nella redistribuzione delle importazioni nel Mezzogiorno continentale. Qui, infatti, come in altre fiere che avevano luogo in importanti città del Regno²⁷, era possibile trovare prodotti di cui non era necessario approvvigionarsi quotidianamente. Biagio Salvemini sottolinea come, all'inizio degli anni '70 «dominano a Salerno le merci introdotte dagli inglesi (pepe, piombo, stagno, allume, panni lana) e francesi (zucchero e tessuti), seguite a notevole distanza da quelle olandesi (coloniali, cuoio, piombo e droghe)»²⁸. Nonostante lo stesso autore ribadisca come questo appuntamento annuale fosse solo uno dei modi attraverso cui avveniva la redistribuzione delle importazioni nel Regno, questi riferimenti sono interessanti per approfondire la posizione degli olandesi nelle dinamiche commerciali napoletane. Come confermano anche le cifre riportate da Giuseppe Maria Galanti sui bastimenti arrivati nel porto di Salerno in occasione della fiera (tab. 13), i cittadini della Repubblica sembrano essere presenti in maniera costante ai vari appuntamenti fieristici nel corso degli anni '80.

Tab. 13 – Bastimenti stranieri giunti alla Fiera di Salerno

Anno	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790
Napoletani	5	4	8	8	5	9	6	5
Siciliani	9	6	9	8	10	7	14	9
Inglesì	7	6	11	12	8	9	7	3
Francesi	9	10	9	7	12	13	12	15
Olandesi	1	2	1	2	4	3	3	3
Danesi	1	1	2	0	0	1	0	1

²⁵ ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 273, c.204r e c.214r; ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 280, c. 91r e 126v.

²⁶ Per la storia di questo importante appuntamento commerciale si veda A. Sinno, *La fiera di Salerno*, Salerno, Camera di commercio, industria e agricoltura, 1958.

²⁷ Come quella di Lanciano, o quella primaverile di Aversa. B. Salvemini, *Spazi e istituzioni mercantili. Fiere e mercati fra Sette e Ottocento*, in *Il territorio sghembo. Forme e dinamiche degli spazi umani in età moderna*, a cura di B. Salvemini, Bari, Edipuglia, 2006, pp. 57-97.

²⁸ Ivi, p. 63.

6. La presenza commerciale olandese nei mercati meridionali

Svedesi	1	0	0	1	0	0	0	0
Spagnoli	1	0	0	0	0	2	0	0
Genovesi	1	0	2	2	2	0	2	4
Toscani	1	0	0	0	0	0	0	0
Maltesi	0	1	1	0	1	0	1	1
Ragusei	0	0	0	0	0	0	0	0
Imperiali	1	0	1	0	0	0	0	0

Fonte: G.M. Galanti, *Nuova descrizione storica e geografica delle Sicilie*, vol. IV, Napoli, Gabinetto Letterario, 1790, p. 259.

Tale partecipazione aveva delle radici nel tempo. J. Gentil da Silva, studiando le attività di un'importante famiglia fiamminga, i van der Meulen, nel XVI secolo ha ricostruito i legami che questi svilupparono con importanti mercati dell'Europa meridionale, Sicilie comprese.

In particolare, ci sono testimonianze della partecipazione di loro agenti presso le fiere di Aversa, Nocera e Salerno²⁹. Già nel Cinquecento probabilmente giungevano prodotti napoletani nelle allora sette province ribelli, e, viceversa, prodotti olandesi arrivavano nel Regno per conto dei grandi mercanti anversani, detentori di capitali. Tali relazioni – che nel tempo assunsero verosimilmente una connotazione sempre più olandese – nel caso del Regno di Napoli si mantenevano ancora nel XVIII secolo, sviluppandosi con una certa regolarità soprattutto nella seconda parte del secolo, secondo dinamiche in parte simili a quelle che caratterizzarono i rapporti commerciali che Napoli intrattene con i principali Stati del tempo.

Cosa implicò questa evoluzione dello sviluppo delle relazioni tra la Repubblica e le Sicilie?

L'aumento delle navi in entrata che dichiararono di provenire da una città dei territori meridionali, insieme all'incremento di quelle che, in uscita, affermarono di essere dirette verso città *infra Regnum*, suggerisce l'affascinante ipotesi di un approfondimento delle relazioni commerciali dirette tra Province Unite e territori meridionali negli ultimi decenni del secolo.

È possibile che questa inversione di tendenza fosse dovuta a dei rapporti più profondi tra mercanti olandesi e napoletani?

²⁹ Gentil da Silva, *Trafics du Nord, marchés du «Mezzogiorno»*, cit., p. 135.

Prima di procedere con l'analisi, è necessario però dire qualche parola sui mercati meridionali e sui propri attori. Il mercato napoletano era fortemente permeabile all'iniziativa economica straniera. Maria Antonietta Visceglia afferma che l'organizzazione mercantile che regola i rapporti tra la provincia e il mercato internazionale è scandita da una gerarchia mercantile – non rigida ma definita – in cui i mercanti locali giocano un ruolo sostanzialmente subalterno. Nonostante la varietà delle situazioni, Visceglia ritiene possa essere ricostruito una sorta di “modello” più comune dell'organizzazione mercantile e delle sue varianti. Il primo anello della catena è di solito il mercante straniero, che anticipa il capitale. Questo agisce sul territorio o attraverso un proprio agente oppure – più spesso – utilizza come intermediario un mercante napoletano. Quest'ultimo controlla così sia il monopolio dei riferimenti per l'Annona sia, come mediatore, il commercio estero³⁰. I mercanti stranieri avevano inoltre la possibilità di acquistare derrate alimentari a prezzi spesso più bassi di quelli di mercato grazie al sistema del contratto alla voce. Forma di credito alle aziende agricole diffuse soprattutto nel Mezzogiorno continentale, era utilizzato per l'acquisto e la vendita di olio, grano e di altri prodotti dell'economia rurale. Il mercante anticipava una somma di denaro all'agricoltore, che si impegnava a restituire con il successivo raccolto, sulla base di un prezzo alla voce, stabilito dalle istituzioni locali all'indomani del raccolto, cioè quando è massima l'offerta sul mercato. In questo modo il mercante, approfittando del bisogno del produttore, si garantisce la disponibilità del bene a un prezzo minimo. Il sistema alla voce, secondo Chorley, era un meccanismo che tendeva a stabilizzare i rapporti commerciali, soprattutto se erano coinvolti mercanti stranieri³¹.

Tra mercante napoletano e produttori locali esistevano però altre figure di mediazione. Tra questi, i vaticali, i quali anticipavano – sotto forma di contratto alla voce – il denaro ricevuto dai mercanti ai produttori provinciali. Alcuni vaticali controllavano l'incetta dell'olio tra Lecce e Gallipoli. A questi si affiancavano i baroni locali, i quali svolgevano il duplice ruolo di venditori della propria produzione e dell'incetta, attraverso contratti alla voce, delle zone circostanti. Spesso alla base dell'intero meccanismo, il capitale straniero aveva così, di fatto, il pieno controllo del commercio provinciale³². Nello specifico, già Chorley sottolineava

³⁰ Visceglia, *Commercio e mercato in Terra d'Otranto*, cit., p. 189.

³¹ P. Chorley, *Oil silk and Enlightenment. Economic problems in XVIII century Naples*, Napoli, Istituto Italiano di Studi Storici, 1965, pp. 45-50.

³² Visceglia, *Commercio e mercato in Terra d'Otranto*, cit., pp. 190-191.

come la vendita dell'olio fosse dominata da un gruppo ristretto di mercanti della capitale e di case commerciali estere. Molti di questi, poi, si occupavano sia delle importazioni che delle esportazioni. I mercanti interessati all'olio soprattutto gallopolino avevano quindi l'opportunità, secondo l'autore, di rivolgersi a un unico interlocutore sia per l'acquisto della derrata pugliese sia per la vendita dei propri manufatti nelle Sicilie³³. L'aumento dell'interesse delle navi olandesi, in entrata e in uscita, verso porti regnicoli è sintomo dell'approfondirsi di tali dinamiche? Le indagini fin ora condotte suggerirebbero di no. L'aumento delle navi olandesi che, da Amsterdam o da porti del Mediterraneo Occidentale, si rivolgevano direttamente nei porti regnicoli registrato nel 1777 e nel 1780 suggerirebbe un aggiramento della mediazione della capitale, ma soltanto indagini più dettagliate consentirebbero di confermare questa ipotesi.

Non occorre dimenticare il commercio per conto terzi praticato dagli olandesi da e per Napoli. Come è stato già accennato, alcuni dei carichi di grano giunti da Marsiglia nel 1764 furono operati da bastimenti della Repubblica. I percorsi di diverse navi registrati negli anni successivi consentono di confermare tale dinamica anche per i decenni successivi. La nave *Giovanna Galena*, arrivata a Napoli da Fiume il 25 aprile 1769 con un carico di melassa, lasciò il porto della capitale il 9 agosto 1769 trasportando passeggeri a Palermo, per poi rientrare a Napoli già il 1° settembre dello stesso anno dalla città siciliana sempre con passeggeri³⁴. Caso simile è quello della nave *Maria Caterina*: arriva a Napoli il 16 luglio 1780 da Ceuta (percorso Amsterdam-Ceuta), che partì dalla capitale il 24 agosto dello stesso anno con un carico di mercanzie per Civitavecchia, per poi rientrare il 26 settembre dalla città pontificia vacante³⁵. La specializzazione nell'intermediazione e nel trasporto per conto terzi fu quindi una delle caratteristiche dominanti della presenza olandese nei Regni di Napoli e Sicilia.

I capitani delle navi giocavano senz'altro un ruolo centrale in questa dinamica. Gli equipaggi e i capitani che solcavano i mari del bacino mediterraneo non esitavano ad allungare il proprio "soggiorno" nel Mediterraneo per approfittare delle possibilità commerciali che potevano profilarsi³⁶. In particolare, Roberto

³³ Chorley, *Oil, Silk and Enlightenment*, cit., p. 40.

³⁴ ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, f. 272, c. 231v; ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, f. 273, c.93r; ASN, *SGEM, MAR, I Numerazione*, 273, c.147v.

³⁵ ASN, *SGEM, MAR, II numerazione*, f. 195, cc. s.n.

³⁶ T. Allain, *Des hommes entre Mer du Nord et Méditerranée. Les équipages des navires de commerce d'Amsterdam vers la mer intérieure au XVIII^e siècle*, in *La mer en partage. Sociétés littora-*

Zaugg ritiene che, come quelli svedesi e danesi, anche gli scambi commerciali olandesi fossero svolti solamente da capitani e padroni di bastimenti³⁷. Casi come quelli su citati confermano come parte dei traffici olandesi fosse effettivamente svolto da capitani che, una volta a Napoli, verosimilmente si impiegavano in qualsiasi attività considerata remunerativa, come il trasporto passeggeri. Alcuni riferimenti provenienti dalle fonti qui utilizzate – come le navi che, da Amsterdam, giungono direttamente nella capitale o a Salerno in occasione della fiera – pongono però interrogativi sulla possibilità, accanto a questo tipo di scambi, di traffici generati da rapporti più stretti tra Napoli e le Province Unite, le cui caratteristiche e modalità restano tutte da indagare. Frutto di relazioni dirette tra i due paesi erano senz'altro quelle tra i Luchtmans e gli stampatori napoletani indagati da Anna Maria Rao. È interessante notare come i vettori su cui venivano trasportati i libri erano prevalentemente olandesi³⁸.

Non tutte le navi olandesi in arrivo nei territori meridionali passavano da Napoli: nel suo studio sulle relazioni commerciali tra Cadice e le Province Unite nel XVIII secolo, Ana Crespo Solana individua già alcune navi olandesi che, soprattutto negli anni '40, avevano Gallipoli come unica tappa nelle Sicilie, dopo la quale si dirigevano prima nella città spagnola e poi nel Nord³⁹.

Al di là delle questioni relative alla modalità degli scambi olandesi nei territori meridionali, i dati fino ad ora analizzati mostrano come gli olandesi si inserirono perfettamente in una geografia degli scambi a tratti complessa come quella meridionale, che faceva perno sulla capitale non solo come luogo di consumo delle merci ma anche come centro delle attività e decisioni economiche che riguardavano (e coinvolgevano) tutto il Mezzogiorno continentale. Napoli drenava e consumava una grande quantità di prodotti, manufatti ma anche materie prime, che arrivavano soprattutto via mare; una richiesta legata, come abbiamo visto, sia al suo ruolo di capitale sia alla presenza di istituzioni come l'Annona. Tale domanda di beni fu sempre più oggetto d'attenzione di Stati come l'Inghilterra, ma anche come la Repubblica delle Province Unite, che nella capitale trovarono un mercato ideale per l'esportazione delle proprie manifatture. Come ha già mostrato Gigliola Pagano de Divitiis, gli inglesi erano

les et économies maritimes. XVI^e-XX^e siècle, sous la d. de X. Daumalin - D. Faget - O. Raveu, Aix-en-provence, Presses Universitaires de Provence, 2016, p.105.

³⁷ Zaugg, *Stranieri di antico regime*, cit., p. 219.

³⁸ A.M. Rao, *Aspettando lettere*, cit.

³⁹ Cfr. A. Crespo Solana, *El Comercio marítimo entre Amsterdam y Cádiz: 1713-1778*, Madrid, Banco de España, 2000, pp. 118-126.

interessati ai territori meridionali soprattutto per l'ingente domanda napoletana di merci estere, inglesi e coloniali. Le materie prime acquistabili del Mezzogiorno si trovavano facilmente anche in altri porti del Mediterraneo⁴⁰.

Prodotti come l'olio, ma anche il sale, venivano quindi caricati nelle province. Del resto, come aveva già notato Paolo Macry, tra queste e Napoli vi erano rapporti commerciali che lo storico definisce coloniali: soprattutto la fascia adriatico-ionica non aveva sviluppato, ancora alla fine del Settecento, «un mercato interno capace di indirizzare a sé il benché minimo traffico manifatturiero»⁴¹.

Gli olandesi sembrerebbero consapevoli di tali dinamiche non solo commerciali, e sembrano muoversi agevolmente in spazi di mercato che, come sottolinea Piero Bevilacqua, «non costituiscono zone neutre [...] ma incarnano campi di forza, strutturati secondo rapporti di dominio»⁴².

In conclusione, è interessante vedere come, in linea generale, le dinamiche commerciali olandesi si pongano in continuità con l'attività svolta dai cittadini della Repubblica nelle Sicilie nel corso del XVII secolo.

I manufatti tessili continuarono a essere uno dei principali prodotti esportati dagli olandesi nelle Sicilie, insieme ai prodotti coloniali. Tra questi ritroviamo anche merci tipicamente nordiche come saracche e acciaio; gli olandesi ebbero però un ruolo secondario nel trasporto e nella vendita di questi prodotti nei mercati meridionali rispetto agli inglesi, e dovettero far fronte alla concorrenza di altre flotte nordiche come i danesi⁴³. I volumi di traffico olandesi nelle Sicilie furono, però, in media, sempre inferiori a quelli dei suoi principali concorrenti nei mercati meridionali, francesi e inglesi. Non si realizzò quindi quel sorpasso olandese a cui, probabilmente, auspicavano i decisori nel momento della stipula del trattato commerciale. Gli olandesi, insieme a svedesi e danesi, riuscirono a vincere la concorrenza dell'Inghilterra e della Francia solo quando i principali conflitti del tempo provocarono una riduzione degli scambi soprattutto inglesi nelle Sicilie, come negli anni della guerra d'indipendenza americana. Nei periodi restanti la presenza olandese

⁴⁰ G. Pagano De Divitiis, *Il Mezzogiorno d'Italia e l'espansione commerciale inglese*, in «Archivio storico per le province napoletane», XXI, 1982, cit. in A. Clemente, *Il lusso cattivo. Dinamiche del consumo nella Napoli del Settecento*, Roma, Carocci, 2011, pp. 178-179.

⁴¹ Macry, *Mercato e società nel Regno di Napoli*, cit., p. 78.

⁴² Bevilacqua, *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale*, cit., p. 30.

⁴³ Per i dati sulle esportazioni di prodotti nordici sulle navi inglesi cfr. Damiani, *Il movimento mercantile*, cit., pp. 105-122; per quelli sulle navi danesi cfr. Andersen, *The Danish Flag in the Mediterranean*, cit., pp. 153-157 e pp. 269-272.

dese risultò sempre inferiore a quella inglese e francese; soprattutto negli ultimi decenni del secolo gli abitanti della Repubblica dovettero far fronte anche alla sempre maggiore concorrenza delle navi danesi e svedesi (tab. 14).

Tab. 14 – Principali bandiere che partecipavano ai movimenti commerciali nel porto di Napoli (valori percentuali di portata)

	1760	1764	1768	1777	1780	1786
Danese	8,62	2,04	2,83	0,64	5,38	2,32
Francese	0,73	21,14	26,89	42,65	0,80	29,49
Genovese	42,57	11,01	17,85	22,00	49,05	20,21
Inglese	5,22	30,99	30,11	16,84	1,61	21,34
Olandese	15,96	9,88	3,60	4,32	8,61	3,42
Svedese	0	0,65	2,07	3,28	9,69	3,42

Fonte: rielaborazione da Damiani, *Il movimento mercantile*, cit., nn. nn.

Non è possibile, quindi, parlare di un aumento degli scambi con la normalizzazione delle relazioni politiche e commerciali tra i due Stati, seguita alla stipula del trattato commerciale. Ciò che si nota, guardando i dati della prima e della seconda metà del secolo, è invece una contrazione della presenza di navi olandesi nel porto di Napoli a partire dagli anni '60 del Settecento.

Queste suggestioni, anche se parziali, ci consentono di avere un quadro più chiaro delle relazioni commerciali tra i Regni di Napoli e Sicilia e la Repubblica: rapporti tutt'altro che stabili, influenzati dai principali avvenimenti bellici che scossero l'Europa del tempo, ma anche da fattori contingenti come la crisi produttiva che interessò il Mediterraneo nel 1764.

Se, da un lato, i dati dei *Giornali* suggeriscono un approfondimento dei traffici olandesi nei territori meridionali, il confronto con altri studi fa ipotizzare che questo si sviluppò secondo modalità, geografie e tempi diversi. Le dinamiche registrate per la prima metà del secolo confermerebbero quanto già detto per l'inizio del Settecento da Ruggero Romano, secondo cui Napoli era, per gli olandesi, solo una delle tappe nel percorso da Livorno al Levante⁴⁴. I dati rilevati, in particolare, negli ultimi decenni del secolo lascerebbero pensare per lo meno a un maggiore interesse degli olandesi per i mercati meridionali.

⁴⁴ Romano, *Napoli: dal Vicerego al Regno*, cit., p. 53.

Conclusioni

L'analisi sviluppata in queste pagine, dalla formazione del trattato alla sua "applicazione", ha portato alla luce elementi interessanti non solo riguardo all'evoluzione dei rapporti tra i Regni di Napoli e Sicilia e la Repubblica delle Province Unite nel corso del XVIII secolo, ma anche sulla storia delle relazioni internazionali del nuovo Stato borbonico a partire dagli anni '30 del Settecento.

Partiamo dalle domande al centro della ricerca. Anzitutto, il trattato olandese fu utile? La risposta è in parte negativa per quanto riguarda l'eventuale impulso agli scambi. Infatti, è emerso che questo trattato commerciale non portò, di fatto, a un incremento quantitativo delle relazioni economiche tra i due Stati. Nella seconda metà del secolo ci fu addirittura una diminuzione degli scambi olandesi nelle Sicilie rispetto ai primi decenni del Settecento, frutto, tra le altre cose, della generale riduzione della presenza olandese nel Mediterraneo.

Il suo significato fu, quindi, sostanzialmente politico.

Fu l'unico trattato che Napoli riuscì a concludere con una delle nazioni più favorite presenti nei due Regni. Tale successo però fu dovuto più alla necessità delle Province Unite di mantenere relazioni positive con le Sicilie che alla capacità del governo borbonico di far valere le proprie posizioni. La partecipazione alle guerre di successione aveva indebolito militarmente la Repubblica: dilaniata da scontri interni, era accerchiata a livello internazionale, incapace quindi di utilizzare il deterrente della forza per difendere i privilegi dei propri connazionali nelle Sicilie. La conclusione dell'accordo del 1753 consentì di superare, sebbene in modo ambiguo, l'eredità dei trattati secenteschi siglati con Spagna, realizzando parte degli obiettivi che l'amministrazione napoletana pose alla base della conclusione dell'accordo. A differenza dei trattati che il governo napoletano concluse nel Levante, quello olandese non era finalizzato tanto allo sviluppo di scambi diretti con le Province Unite, quanto a rinegoziare i privilegi di una delle nazioni più favorite presenti sul territorio, tappa di un disegno politico più ampio volto a ridurre i particolarismi giuridici nei territori meridionali. Ne è testimonianza la

quasi totale mancanza, nel corso delle negoziazioni, di riferimenti alla necessità di definire i diritti dei sudditi napoletani nella Repubblica.

Il trattato consentì a entrambi gli Stati di allargare il fronte delle proprie alleanze, ma a ciò non corrispose un effettivo approfondimento dei rapporti tra le parti nel corso della seconda metà del secolo: nonostante Napoli mantenesse una propria rappresentanza diplomatica stabile all'Aia, la Repubblica non ritenne opportuno inviare, nella seconda metà del secolo, un proprio diplomatico nelle Sicilie dopo la partenza di Dirk Hubert Verelst nel 1752¹.

La conclusione di un accordo con una potenza europea, sebbene in declino, ebbe però un ruolo chiave nel processo di affermazione politica del nuovo Stato, come già messo in evidenza da Eugenio Lo Sardo². Recidendo, con questo accordo, uno dei legami che ancora tenevano legato il Regno ai trattati conclusi dalla Spagna, si ribadiva anche la presenza dello Stato borbonico nel consesso europeo come individualità politica, slegata dal protettorato spagnolo. Tale affermazione, apparentemente banale se si pensa che, nella pace di Vienna del 1738, i Regni di Napoli e Sicilia passarono ufficialmente a Carlo di Borbone, lo è meno se si guarda agli scontri dei decenni successivi soprattutto con Olanda, Francia e Inghilterra, che sembravano ancora mettere in discussione questo assunto a partire dalle lacune e/o ambiguità nel processo che pose Carlo di Borbone a capo dei Regni di Napoli e Sicilia. Il nuovo re confermava così la sua posizione politica come sovrano legittimato a governare dal diritto di conquista, e quindi slegato da qualsiasi vincolo giuridico contratto dai regnanti precedenti.

L'indagine sul trattato olandese e sulla sua applicazione ha consentito di conoscere meglio l'articolazione delle relazioni economiche tra Napoli e la Repubblica delle Province Unite nel Settecento.

Napoli era una tappa che potremmo definire "secondaria" del percorso che le navi olandesi svolgevano nel Mediterraneo, lungo una strada che, da Amster-

¹ Dirk Hubert Verelst fu inviato straordinario e plenipotenziario a Napoli nel 1751. Schutte, *Repertorium der Nederlandse vertegenwoordigers residerende in het buitenland*, cit., p. 216. Cfr. Verelst, Dirk Hubert, in *Biografisch woordenboek der Nederlanden: bevattende levensbeschrijvingen van zoodanige personen, die zich op eenigerlei wijze in ons Vaderland hebben vermaars gemaakt*, vol. 19, Haarlem, J.J. van Brederode, 1876, p. 143 (consultabile online, https://www.dbnl.org/tekst/aa__001biog23_01/aa__001biog23_01_0326.php consultato 24/01/2024).

² Il quale ha messo in evidenza la coincidenza tra le trattative per un trattato con l'Inghilterra e la conclusione dell'accordo olandese nel 1753, speranza per il Regno di «vedere finalmente riconosciuto il suo posto nel consesso internazionale attraverso la stipula di trattati». Lo Sardo, *Napoli e Londra nel XVIII secolo*, cit., p. 183.

dam, le conduceva perlopiù in grandi scali della penisola come Genova e Livorno prima di attraccare nella capitale del Regno. Tale viaggio conobbe, come abbiamo visto, un'evoluzione nel corso della seconda metà del secolo, con un aumento delle navi che, una volta uscite dalla capitale, erano dirette verso destinazioni regionali per caricare prodotti alimentari meridionali come il sale e l'olio, complice la riduzione dei prezzi di queste merci a partire dagli anni '70 del Settecento.

Gli olandesi trasportavano nel Regno soprattutto una grande varietà di manufatti tessili e prodotti coloniali, mentre importavano prodotti alimentari direttamente dalle province meridionali. Le merci da e per le Province Unite viaggiavano perlopiù su navi olandesi, e gli scambi erano resi possibili grazie alla mediazione commerciale di mercanti e banchieri riformati, spesso svizzeri, che si occupavano sia della gestione finanziaria che del trasporto delle merci al dettaglio, come già aveva messo in evidenza Roberto Zaugg.

Essi si inserirono perfettamente nei mercati meridionali e, soprattutto, conoscevano bene le loro caratteristiche, così come i loro vincoli. I consoli svolgevano un ruolo chiave. Erano dei mediatori commerciali, verosimilmente organizzavano (spesso dietro compenso) i viaggi delle navi olandesi nel caso in cui i loro capitani avessero avuto difficoltà a trovare un carico da trasportare in uscita dalle Sicilie. Reti commerciali, vincoli e limitazioni istituzionali dei singoli contesti commerciali, insieme a fattori squisitamente economici come l'andamento dei prezzi, strutturarono gli spazi nei quali gli operatori commerciali olandesi svolgevano la propria attività, definendone rotte ed esiti, assumendo, nell'analisi delle dinamiche commerciali, lo spazio non come qualcosa di dato ma come il frutto dell'interazione tra attori e istituzioni³. Ciò spiega, ad esempio, l'evoluzione non lineare degli scambi olandesi in punti di approdo come Gallipoli e Trapani negli ultimi decenni del secolo.

Dinamiche simili dovettero riguardare anche le relazioni commerciali napoletane con gli Stati scandinavi. L'accordo con la Svezia nel 1742 portò allo stabilimento di un consolato svedese a Napoli nel 1750⁴, e di viceconsolati in

³ A. Clemente, *Stati e commercio nell'Europa moderna tra reti e gerarchie*, in «Storia economica», XX, 2, 2017, p. 485. In particolare, lo *spatial turn* è un orientamento storiografico che rifiuta la visione assoluta, o cartesiana, del concetto di spazio, a favore di una ridefinizione problematica della spazialità «qui tient compte d'autres processus et phénomènes, et notamment des interactions d'échelle». A. Torre, *Un «tournant spatial» en histoire? Paysages, regards, ressources*, in «Annales. Histoire, Sciences Sociales», LXIII, 5, 2008, p. 1128.

⁴ Carl Fredman, che resse il consolato svedese a Napoli tra il 1750 e il 1752. *Napoli e la Svezia in età gustaviana. Mostra documentaria, catalogo*, Napoli, Arte tipografica, 1985, p. 47.

altre realtà commercialmente importanti per gli scandinavi come Gallipoli. I rappresentanti consolari svedesi si fecero diretti promotori dell'incremento del commercio con il Mezzogiorno continentale e la Sicilia, come dimostra l'accordo che, nel 1771, il console svedese a Napoli concluse con i principali mercanti trapanesi, che consentiva ai capitani scandinavi di comprare sale a un prezzo fisso nonostante le oscillazioni del mercato. In particolare, sia nel caso svedese che in quello danese è possibile notare un lieve incremento dei traffici delle navi di questi Stati nel porto di Napoli nei decenni finali del secolo, forse dovuto, oltre che alla particolare congiuntura internazionale, anche al più generale approfondimento delle relazioni soprattutto commerciali degli operatori commerciali scandinavi nei territori meridionali.

Il tutto si iscrive in una dimensione, come quella degli scambi commerciali nel XVIII secolo, sostanzialmente e pienamente agonistica. In un'ottica tardo mercantilistica, l'obiettivo degli Stati maggiori era infatti non solo espandere il proprio commercio, ma di farlo a scapito di altri paesi. Diventava quindi fondamentale trovare nuovi mercati per esportare i propri manufatti. I Regni di Napoli e Sicilia erano un terreno perfetto: non solo erano al centro del Mediterraneo, ma non possedevano alcuna legislazione protezionista nei confronti della presenza straniera negli scambi del paese. La necessità di mantenere (ed eventualmente espandere) la propria posizione nei mercati meridionali spinse gli olandesi a concludere l'accordo del 1753, nel tentativo di ritagliarsi una posizione sempre maggiore negli scambi delle Sicilie, vincendo la concorrenza delle due principali potenze del tempo. L'accordo non ebbe però, come abbiamo visto, gli effetti sperati: gli operatori commerciali della Repubblica riuscirono infatti a vincere tale competizione solo quando Inghilterra e Francia furono coinvolte nei principali conflitti del tempo.

Lo studio delle dinamiche commerciali olandesi conferma poi la subalternità dei mercati del Mezzogiorno, esportatori di materie prime e importatori di manufatti. I territori meridionali erano per le Province Unite, come per Inghilterra e Francia, «una sorta di Levante ravvicinato, fornitore di grandi quantità di “natura” in cambio di “lavoro”⁵. Ciò non significa sminuire la presenza napoletana negli equilibri commerciali mediterranei ed europei. Diversamente da quanto affermava Ruggero Romano, che definiva Napoli una tappa nell'itinerario verso il Levante, l'impressione è che il percorso delle navi olandesi che facevano scalo

⁵ Salvemini, *Crimini di mare*, cit., p. 58.

nella capitale del Regno fosse più “occidentale”, centrato sulla penisola italiana, le cui modalità restano però tutte da indagare. Si è visto poi come, accanto alle linee di traffico che collegavano le Sicilie alle principali piazze del Mediterraneo occidentale e orientale, fossero presenti – anche se minoritari – scambi che univano i porti delle Sicilie con l’Europa settentrionale. Abbiamo compiuto così un primo passo verso una più profonda conoscenza non solo dei rapporti economici tra Napoli e Province Unite, ma anche della presenza commerciale olandese nel Mediterraneo nel Settecento, argomento ancora poco approfondito.

La ricerca sviluppata in queste pagine, lungi dall’essere conclusiva, apre interessanti prospettive di ricerca, soprattutto riguardo la dimensione sociale delle relazioni tra olandesi e napoletani nelle Sicilie. Nonostante la storiografia sostenga l’assenza, nel XVIII secolo, di una *business community* olandese nelle Sicilie, le carte soprattutto consolari lasciano intravedere la presenza di un gruppo, sicuramente non molto cospicuo, di cittadini della Repubblica nei territori meridionali. Le caratteristiche di questo gruppo, così come le dinamiche che caratterizzarono le sue relazioni con la società e le istituzioni napoletane, restano da approfondire.

Appendici

1. *Memoriale riguardante la necessità di conservare e ampliare i privilegi giurisdizionali degli olandesi nei territori meridionali (1737)*

FONTE: NA, LH, 189

Exposition des innovations commencées et des excès commis sous l'autorité du présent Gouvernement des Deux Siciles, au très grand Préjudice des consuls, et autres sujets des Puissances Maritimes et de la sûreté des leurs personnes, effets, facilité de leur Navigation.

Au passé mois de Mars de l'année 1736 les consuls d'Angleterre et de Hollande au Royaume de Sicile, de concert avec leurs Nationaux, eurent l'honneur de faire présenter à la Cour de Naples un mémoire pour se plaindre de la liberté que s'était donné certains Tribunaux Ecclésiastiques et Séculiers d'enfreindre, par des violences et des attentats les plus scandaleux, leurs Immunités et leurs Prérogatives.

Les consuls et leurs dits Nationaux s'attendaient à une réponse d'autant plus favorable que la conservation de leurs Privilèges et immunités, outre qu'ils ont natur[el]lement fondés sur le droit des gens, se trouvent amplement stipulés par divers articles des traités de Paix et de Commerce entre les Puissances Maritimes et les souverains de la Monarchie Espagnole et même parce que le commerce étant facilité et assuré par leur ponctuelle observation, il en résulte de très grandes avantages pour les entrées des revenus du Roy des deux Siciles, et de tous ses sujets comme il est très aisé de le démontrer.

[c.1v] Cependant au très grand Étonnement des dits Consuls, leurs humbles représentations dans le Susdit mémoire furent traitées d'Illusoires et de mal fondées, et en Conséquence d'un Royal dépêche du 28 avril par un ordre ou rescrit du Vice Roy de Sicile, les Consuls et les autres Sujets des Puissances Maritimes sont déboutés de toutes leurs prétentions, et assujettis à la Multiplicité des Tribunaux du Pays dans une même ville, tant Ecclésiastiques que Séculiers, auxquels il est approuvé et même ordonné d'accéder dans les Maisons Consulaires et celles de leurs Nationaux, d'y enlever les Personnes que bon leur semble de les procéder à leur volonté, tant pour le criminel que pour le civil, ainsi qu'on peut l'observer de l'ordre susmentionné, et de plusieurs autres rescrits et violentes Exécutions qui se sont commises en conséquence par le d[ite]s tribunaux subalternes, dont les relations ont été exactement transmises à Leurs Hautes Puissances à mesure que les cas ont succédé.

Aux allures de la Cour des deux Siciles, et au profond silence de celle d'Espagne, sur la matière des Prérogatives et Immunités lorsque les Ministres des Puissances Maritimes, et même celui de France, lui en ont représenté les fréquentes Infractions, l'on s'aperçoit parfaitement bien que la suppression en est méditée et concertée de Longue main, mais s'agissant d'opérer directement en opposition des traités de Paix et de Commerce avec l'Espagne ; l'on a jugé à propos de laisser mettre le projet en exécution par le nouveau Gouvernement des deux Siciles qui, selon qu'il lui convient, prêtent d'être tenu ou de ne l'être pas à l'exécution des traités avec l'Espagne accédant à la possession de ces [c.2r] Royaumes en faveur du nouveau Monarque tantôt par le droit de succession, en vertu de la donation qui lui en a été faite du Roy son Père ou par celui de conquête, lorsque ses Ministres l'estiment plus convenable au soutien de leur mal fondées prétentions.

Si les Puissances Maritimes laissent, pour quelque temps, arrière de remédier aux présents inconvénients, et de bien éclaircir la matière des prérogatives et immunités de leurs consuls et autres sujets qui font la sûreté des leurs Personnes, de leurs Effets, Commerce et Navigation, la Cour des deux Siciles ne manquera pas de mettre en avant sa paisible possession depuis son Établissement, et celle d'Espagne aurait un prétexte bien plausible de prétendre à restreindre dans ses États les Prérogatives et immunités sur le même pied qu'on les aurait laissé passer et établir au présent gouvernement des deux Siciles.

Les Ministres d'Espagne se sont plus d'une fois expliqués, et en particulier le Marquis de MonteLeone, lorsqu'il faisait les fonctions d'Ambassadeur près sa M[ajesté] B[ritannique], qu'ils entendent que les Prérogatives et immunités dont jouissent les sujets des Puissances Maritimes, étant des concessions gratuites des Rois d'Espagne, ils sont en droit de les supprimer par les seuls actes de leur bon plaisir. Monsieur Craggs, alors principal secrétaire d'état de Sa Majesté Britannique sous la date du 4 septembre 1718, répondit à cette prétention du su[sd]it Ambassadeur d'une manière à le persuader qu'à cet égard il était dans l'erreur et que les sujets de Sa Majesté Britannique et, conséquemment ceux des Leurs Hautes Puissances, doivent jouir de leurs franchises et immunités non pas en conséquence du bon plaisir de Sa Majesté Catholique mais parce qu'elles leur sont établies et affectées par les traités [c.2v] de Paix et de commerce entre les respectifs souverains. Cette lettre de M. Craggs se trouve imprimée à la page 306 d'un petit Livre Anglais, qui a pour titre *The historical register for the year 1718* et mérite d'être observé pour s'en servir dans les circonstances du tem[p]s présent, où l'on se met en prétention de faire valoir les mêmes idées, entièrement destructives des Privilèges, Libertés et prérogatives que les traités de Paix et de Commerce ont établi et affecté à tous les sujets des Puissances Contractantes pour la facilité et la sûreté de leur commerce et conformément il a été pratiqué dans les divers états de la Monarchie Espagnole de tem[p]s immémorial.

Les sujets d'Espagne, ou des Pays qui appartiennent ou ont appartenu à cette couronne jouissent dans les États des Puissances Maritimes et, en particulier, dans ceux des Leurs Hautes Puissances, de toutes les immunités et prérogatives établies par les traités de Paix et de Commerce et cela d'une manière bien plus étendue et efficace que les sujets de Leurs Hautes Puissances, [qui] ne peuvent pas se flat[t]er d'en jouir en Espagne et dans les autres pays qui lui appartiennent ou lui ont appartenu. Les traités portent que les sujets de l'une et l'autre puissance seront également traités dans les États respectifs, tant en matière de commerce que de tous autres motifs, or est-il très certain que la constitution du Gouvernement des Provinces-Unies en

matière des droits de libertés et prérogatives affectées aux propres sujets, est infiniment préférable en faveur des dits sujets, à celle de la Monarchie Espagnole et ses appartenances.

Premièrement les droits à percevoir dans les États des Leurs Hautes Puissances, tant d'entrées [c.3r] que de sortie, y sont plus modérés que dans les dépendances de la Monarchie Espagnole ; les tribunaux de chaque ville sont uniques et les appels se font à des Cours supérieurs les unes aux autres et en fort petit nombre, de telle sorte que de quelle nation ou religion que soient les parties, elles peuvent se flatter d'avoir prompte et impartiale justice. Cette Égalité ne se trouve pas dans les États de la Monarchie Espagnole en faveur des sujets des Puissances Maritimes, notamment au Royaume de Sicile, où les tribunaux sont multipliés à l'infinie, tant ecclésiastiques que séculiers, tous séparés et indépendants les uns des autres ayant chacun ce qu'ils appellent leur foritès (*sic*), qui ne peuvent pas être appelés ni contraints par les autres tribunaux, et comme la soumission à ces juridictions dépend du choix du Particulier, et que pour les intérêts de ceux qui en sont les juges ou les Ministres Supérieurs, il leur convient d'augmenter et de conserver le nombre de leurs dépendants; leur système n'est pas celui de faire justice, lorsqu'ils en sont requis par des Étrangers, à la charge de leurs foritès (*sic*) mais, tout au contraire, ils se croient en obligation de défendre leurs clients, soit qu'ils aient tort ou qu'ils aient raison, et si l'évidence du bon droit de l'étranger les force de prononcer contre leurs dépendants, c'est toujours d'une manière, et avec de certaines réserves dans l'exécution de leur sentence, qu'elle devient non seulement inutile mais très préjudiciable, et à la charge du demandeur ; les exemples sont infinis, et surtout de la part des tribunaux Ecclésiastiques, qui sous divers prétextes et prétendues pieuses institutions ont trouvé le moyen de rassembler sous leur dépendance et autorité tant les [c.3v] ecclésiastiques, que bonne partie des laïques, et Dieu sait par quelles voies et atrocités ils savent mettre leurs dépendants à l'abri de¹ tout acte justicière.

Les auteurs des anciens traités de Paix, et de Commerce avec la couronne d'Espagne pour médier, autant qu'il était possible, à ces inconvénients et parier les mutuelles obligations en faveur des sujets respectifs établirent que ceux des autres Puissances Contractantes résidants ou commerçants dans les ports et états d'Espagne pour toutes leurs affaires, tant civiles que criminelles, soit qu'ils fussent demandeurs ou défenseurs, auraient un juge privatif et particulier pour leur administrer la justice active et passive, sous la dénomination de juge conservateur, qui dans les Ports, Royaumes et Provinces de la Monarchie Espagnole était et sont encore à la nomination du consul de chaque nation, à laquelle ce droit est affecté les Rois d'Espagne ne s'étant réservé que de nommer le premier de ces juges conservateurs, aux sentences des quels, tous les sujets de quelle qualité, état et autre juridiction qu'ils puissent être, sont obligés de déférer, sans pouvoir en appeler à aucun autre tribunal, quel qu'il puisse être qu'au seul Suprême Conseil de Sa Majesté Catholique.

À Naples la chose est jusqu'à ce jour constamment pratiquée. Les Anglais y ont leur juge conservateur, les Hollandais y avaient le leur qui étant venu à mourir, le présent Gouvernement a prétendu que le consul, au lieu d'un seul sujet pour le remplacer, en [c.4r] doit nommer trois

¹ Questo termine assume, nel corso del XVIII secolo, il significato astratto di rifugio, protezione morale. A Rey, *Le Robert. Dictionnaire Historique de la langue française*, I, Paris, Le Robert, 1998, p. 8.

entre lesquels la Cour en choisira un. Le consul de Hollande au d[*i*]t lieu prétend soutenir son droit par le constant précédant usage de cette sorte que la nomination du juge conservateur y reste suspendue.

Au Royaume de Sicile qui toujours a été considéré par ses propres souverains comme Pays de grande difficulté à une juste administration de la justice pour [les] étrangers à cause de la multiplicité de ses fores, ou tribunaux, tant ec[c]lésiastiques que séculiers, il y fut pourvu² d'une manière plus spéciale, par l'établissement d'une distincte et séparée juridiction, en faveur des consuls des nations privilégiées et de leurs vice-consuls, aux quels appartenait le droit d'avoir une Cour de justice formelle, et d'y juger en première et dernière instance, avec le parère de ses accesseurs, ou négociants, à ces préposés de toutes les causes, non seulement entre ses nationaux, mais aussi cel[*l*]e[s] entre ses dits Nationaux, et les sujets de Sicile et toutes autres personnes lorsque ces dernières étaient acteurs de tout sans ap[p]el à aucun autre tribunal qu'il pût être, à l'exception de celui du Suprême Conseil appelé la grand cour, lorsqu'il succéderait que dans les d[*i*]ts jugements consulaires il y aurait manifesté lésion.

Cet établissement de juridiction pour les consuls des nations privilégiées était déjà établi en Sicile sous le gouvernement du Duc de Feria qui en donna les expéditions exécutoires³ à Messine le 3 mars de l'année 1665, réitérées sous celui du Conte de Ayala en 1662 du Comte de St. Slevan, d'une manière encore plus étendue [c. 4v] et positive en 1682 et cela en vertu d'un ordre de Sa Majesté Catholique sous la vision de son Conseil d'État à Madrid le 16 novembre 1681, les mêmes dispositions ayant été confirmées sous plusieurs des autres successifs gouvernements de ce Royaume, où les dits consuls ont paisiblement joui de leur dite juridiction jusqu'à ce que sous le passé gouvernement de Sa Majesté Impériale entre une maison Anglaise en cette ville de Messine et celle de leur consul, il s'émut une difficulté à l'occasion d'un certain capitaine Radum débiteur à la Maison du consul et pour lequel l'autre maison était intervenue comme caution du dit capitaine.

Pour s'éviter de satisfaire à cet engagement, la Maison Anglaise commença à disputer la juridiction au consul d'Angleterre, sous prétexte qu'étant aussi négociant, il serait juge en partie dans sa propre cause, et que les lois d'Angleterre ne concèdent pas une telle autorité aux consuls de cette nation sur ses compatriotes dans cette proposition, il y avait du pour et du contre, aussi bien que des expédients à trouver pour concerter, et ménager les intérêts du particulier, et ceux du public, en s'en adressant au gouvernement Britannique, qui aurait peu nommer d'autres juges, ou appeler cette cause à la décision de quelque tribunal en Angleterre mais, soit que la partie ne fit pas toute l'attention aux conséquences que pourrait entraîner les irrégularités de son procédé ou par d'autres motifs qui ne nous sont pas con[n]us au lieu de s'en adresser au gouvernement Britannique, le recours en fut fait à la justice du Pays, qui ne demanda pas mieux, si ce n'est qu'on lui fournit des armes et des motifs pour parvenir à l'abolition de la contentieuse [c.5r] juridiction consulaire qui, jusqu'alors, avait tenu les divers Tribunaux du Pays dans l'éloignement de pouvoir prendre connaissance des affaires qui concernaient les sujets des nations

² «Pourveu» nel testo.

³ *Exécutoriales* nel testo.

privilégiées, il y eut la dessus pendant quelques années de fortes allégations de part et d'autre, qui furent transmises jusqu'à la Cour Impériale qui ayant alors sur le tapis l'idée de l'établissement d'un port franc à Messine, fut ravie que de leur propre mouvement, et à leur sollicitation, partie des Anglais établis au dit lieu lui fournissant l'occasion de supprimer la dite consulaire juridiction en tous ses points ce qui fut exécuté par un Royal diplôme de Sa Majesté Imperiale comme Roy de Sicile, daté de Vienne le 25 septembre 1725.

Le consul de France en Sicile et les autres qui depuis tant d'années étaient dans la Possession et Exercice de cette contentieuse juridiction, si utile et favorable à la sûreté des personnes, effets, commerce et navigation de leurs nationaux, protestèrent en ce temps-là, et l'ont fait du depuis contre cette nouvelle et si préjudiciable disposition ils en informèrent leurs souverains qui en firent porter leur plaintes à la Cour Impériale par leurs ambassadeurs, mais les affaires générales entre les Puissances de l'Europe ayant continué depuis ce temps-là dans un état de crise, et d'incertitude ; les effets des plus vives et nécessaires représentations ont été négligées et laissées en suspens dans presque toutes les Cours de l'Europe, il faut pourtant avouer que, jusqu'au dernier moment du Gouvernement impérial en Sicile, le vice Roy et même les gouverneurs des places, surtout celles de [c. 5v] Messine chef de tous les tribunaux, tant militaires que civils, ont fort tenu la main à ce qu'ils n'empiétassent pas sur les autres droits, prérogatives et immunités affectés aux consuls des nations privilégiées, et des sujets en dépendants.

Les personnes, maisons, familles, domestiques des consuls leur ont été toujours aussi sacrées et respectables en fait de prérogatives et immunités que le sont les églises dans ce Pays-ci, l'on a eu les mêmes égards pour leur nationaux, et jamais aucun tribunal ecclésiastique, ni séculier, ne s'est donné la liberté de faire acte de juridiction sur leurs personnes, famille et effets, encore moins d'accéder dans leur maisons et vaisseaux de leurs pavillons, pour y faire des recherches et y enlever des personnes de leur famille et domestique.

Sous le présent gouvernement ce n'est plus la même chose non seulement des Tribunaux Ecclésiastiques et séculiers [qui] se sont licenciées à des accessions et recherches violentes, tumultueuses, et à main armée jusques dans les Maisons Consulaires, y ayant fait enlever diverses Personnes, et commis d'autres excès et attentats des plus irréguliers, mais qui plus est, par le rescrit susmentionné du 13 May 1736, et divers autres qui l'ont suivi ces procédures ont été approuvées du gouvernement, qui même en a ordonné de plus rigoureuses, sous le mandié (*sic*) prétexte de l'évasion d'une fille du consul de Hollande d'un monastère où dans sa tendre jeunesse elle avait été subornée et induite d'entrer, après lui avoir fait voler et déserté la Maison Paternelle par [c. 6r] les dits ordres et rescrits, la Cour des deux Siciles tranche net sur l'article des Prérogatives et immunités qu'elle traite de vaines et illusoire prétentions, soumettant aux locales juridiction tant pour le criminel que pour le civil, sans même leur assigner de juge privatif, et conservateur comme il se pratique dans tous les États de la Monarchie Espagnole, et jusqu'à présent au Royaume de Naples tous les sujets des Puissances Maritimes sans en excepter les consuls, leur famille, maison et domestiques comme il a été mis en pratique contre celui de Hollande et un national anglais dont les domestiques furent emprisonnés, comme l'a été le jeune fils du dit consul qui depuis passé huit mois et détenue dans la citadelle de Messine, sous le simple et idéal soubçon qu'il a facilité, ou tenu la main, à la prétendue évasion de sa sœur quoi que par les plus rigoureuses réitérées et permanentes perquisitions jusqu'à porter aux extrémités de leur vie divers domestiques du consul de Hollande et autres personnes du Pays, pour les contraindre à

force de misère de séduction, et de tourments à déposer contre le d[it] consul, et en particulier contre son fils, qu'ils paraissent avoir résolue d'inculper en toute manière, afin de pouvoir en faire la sanglante victime de leur religieuse fureur.

Les consuls des nations privilégiées nous dit-on ; dans les susdits rescrits et ordres de la Cour des deux Siciles ; sont eux même sujets à la justice du Pays où ils résident, tant pour le civil que pour le criminel, parce qu'ils ne sont pas censés⁴ faire figure de [c. 6v] ministres représentants, et que par conséquent ils ne doivent ni peuvent jouir des immunités et prérogatives par eux prétendues, ni user⁵ d'aucune juridiction, tant pour le civil que pour le criminel, l'autorité de leur charges et les fonctions de leur emploi étant borné à la simple amicale interposition de leurs bons offices, entre les cap[itai]nes de vaisseaux leurs équipages et nationaux, au cas qu'ils en soient requis.

Peut-on jamais concevoir que les souverains, qui dans leurs respectifs traités de Paix et de Commerce ont toujours fait stipuler avec tant de soin et de précision la faculté d'établir des consuls dans les divers états des Puissances avec lesquelles ils ont contracté, pour disent-ils eux-mêmes protéger les personnes, effets, commerce et navigation de leur sujets, veillant à ce qu'il ne leur soit fait aucun tort, ni préjudice, aient entendu que cette vigilance et autorité devait être bornée à concerter amicalement les différends qui pourraient s'émouvoir entre les capitaines, et les équipages de leur pavillon, ou même des autres nationaux ; était-il nécessaire pour un pareil office, que tout particulier est en droit d'exercer, de caractériser des Personnes de les autoriser par des amples patentes qui doivent être produites reconnues et exécutées⁶ par les souverains dans les États desquels les consuls doivent résider ; et où ces patentes leur concèdent le droit et autorise jusqu'au point de se nommer des accesseurs, et autres Ministres qu'ils estimeront propres et nécessaires pour les aider dans l'exercice de leur emploi.

[c. 7r] Mais pour en venir à quelque chose de plus positif, [nous] allons vers la source des prééminences, droits et immunités affectées aux consuls dans les États de la Monarchie espagnole, en remontant tant seulement jusqu'au Règne de Philippe quatre dans la première partie du tome sixième du *Corps Diplomatique du droit de gens*, page 421, article 43 du traité avec les villes hanséatiques, le monarque, pour lui et pour ses successeurs, si exprime dans les termes suivants.

« Item il sera libre à la Hanse d'établir un ou plusieurs consuls dans notre Royaume, afin qu'ils voient conjointement avec le juge conservateur, à ce que les dits privilèges soient conservés et maintenus, et que l'on observe les pactes, et les conventions qui ont été faites sur ce sujet, et non seulement nous confirmeront de notre plein gré que les consuls ainsi choisis et qui nous seront présentés, mais aussi nous les autoriserons de notre Puissance, afin qu'ils soient considérés de nos officiers et qu'ils exercent leur charge avec d'autant plus d'honneur, et d'avantage pour la Hanse ».

⁴ «Sencès» nel testo.

⁵ Termine di origine tardo medievale, veniva utilizzato nel senso più generale di fare uso di, servirsi di. Cfr. A Rey, *Le Robert. Dictionnaire Historique de la langue française*, vol. III, Paris, Dictionnaire Le Robert, 1999, p. 3975.

⁶ «Excecutoriées» nel testo.

Les mêmes droits et immunités furent stipulés en faveur des consuls et autres sujets des Leurs Hautes Puissances à l'article 16 du traité de Paix de 1648, avec le même Roy Philippe quatre, et pour en venir à quelque chose de plus récent, l'article 22 du traité de paix, d'amitié et de commerce entre Sa Majesté Catholique aujourd'hui régnant et les Seigneurs États Généraux des Provinces Unies des Pays-Bas fait à Utrecht le 26 juin 1714 porté que « les consuls [c. 7v] que les dits Seigneurs États constitueront dans les Royaumes et États du dit Seigneur Roy pour le secours et la protection de leurs sujets, y auront et jouiront du même pouvoir et autorité dans l'exercice de leur charge, comme aussi des mêmes exemptions et immunités qu'aucun autre consul ait eu ci-devant ou pourrait avoir ci-après dans les dits Royaumes».

Toutes ces compliquées et vives expressions de tant de traités n'auront-elles été stipulées avec tant de force et de précision, que pour donner aux consuls la simple et nue faculté d'être l'amical arbitre des différends qui pouvait s'émouvoir entre les sujets de ses souverains, sur les lieux où il réside, lorsque par eux il en sera requis sans qu'il puisse jouir d'aucune juridiction, franchise et immunités, étant sujet pour sa personne, famille, maison et domestiques aux tribunaux locaux, tant pour le civil que [pour] le criminel, ainsi qu'on s'en est exprimés dans un rescrit de la Cour des deux Siciles, à l'occasion de l'accession de quelques domestiques du consul sur un vaisseau hollandais qui était dans le port de Messine, laquelle accession est non seulement établie par un constant usage mais encore stipulée à l'article 22 du traité de Münster de l'an 1648.

Par quel moyen et à quel titre le consul d'une nation protégerait-il [protégerait-il] et défendrait-il [défendrait-il] les personnes, effets, commerce et navigation des sujets de ses souverains si son emploi ne le protège et ne le garantit pas lui-même des attentats de toutes vexations, tant [c. 8r] pour le civil que pour le criminel et si on lui dispute, comme on s'en explique dans le susmentionné rescrit jusqu' à la jouissance du droit des gens, parce dit-on qu'il n'a pas faculté, ni caractère de Ministre représentant ; l'on convient que les égards, honneurs et cérémoniel qui se pratiquent pour des ministres du première rang ne sont pas d'usage pour un résident et un consul, mais qu'ils doivent jouir comme eux d'immunités, et vivre sous la protection du droit des gens, la pratique de tous les Pays jusqu'à ceux qui sont habités par les nations que communément l'on nous désigne par l'épithète de Barbares, en est une preuve des plus convaincantes.

L'on pourrait même avancer que cette jouissance d'immunités et du droit des gens est plus essentielle et nécessaire à un consul qu'à tout autre Ministre, même du première ordre, parce que d'ordinaire il se trouve colloqué dans quelque ports, ou villes éloignées de la résidence du souverain dans les États desquels il doit exercer les fonctions de son emploi, de telle sorte que s'il doit y être sans autorité, prééminence, et immunité, il ne saurait arriver aux fins pour lesquelles il a été envoyé, de protéger, défendre, et maintenir les personnes, biens, commerce et navigation des sujets des souverains qui l'ont décerné et nommé à cette fonction ; cet avilissement de son emploi ne pouvant que le rendre méprisable aux habitants des Pays, et lieux où il fait sa résidence, comme on l'a déjà éprouvé en Sicile, de quoi que⁷ de temps immémorial les maisons consulaires, celles de leur nationaux, à plus forte raison leur personnes et familles aient, par le passé, été considérées et respectées comme chose sacrée. [c. 8v] En effet si la juridiction consu-

⁷ «Quoique» nel testo.

laire n'est pas rétablie en Sicile où que tout au moins l'on lui substitue des juges conservateurs en faveur des sujets des Puissances Maritimes, pour connaître et juger définitivement de leurs causes, tant civiles que criminelles, le seul appel réservé au suprême conseil du Roy en cas de manifeste lésion, il ne sera plus possible qu'ils puissent continuer à y résider, et faire les actes de leur commerce avec sûreté, surtout aux Protestants, qui outre les vexations et déni de justice, qui leurs sont communs ceux de la communion Romaine, ont à craindre les violences, subterfuges et attentats des Ecclésiastiques, et de leurs Tribunaux, qui n'ayant plus d'arrêt, ni de Barrière contre la fougé de leur zèle pétulant et indiscret, à tous moment, et à chaqu[e] instant trouveront des motifs à leur former des procès, sous des mandiés (*sic*), supposé prétexte d'irrévérence à des actes public, ou particuliers de leur culte dans les jugements des quels étant nécessairement par leur Institut, juges, et parties, l'on laisse à penser quel pourrait être le sort de ces malheureuses victimes, et de tout ce qui pourrait leur appartenir.

Dans les futurs traités à faire d'amitié et de commerce entre les Puissances Maritimes et le présent gouvernement des deux Siciles outre l'établissement des juges conservateurs, tant pour le civil que pour le criminel, dans les lieux où il n'y en a pas, il serait encore très nécessaire que sur le fait de la Religion, l'on expliquât d'une manière plus claire et positive qu'il ne l'a pas été jusqu'à présent l'article 28 du traité d'Utrecht entre Leurs Hautes Puissances et la couronne d'Espagne, s'exprime dans les termes qui suivent : [c. 9r] « Et afin que les lois du commerce qui ont été obtenues par la paix ne puissent demeurer infructueuses, comme il arriverait si les sujets des dits Seigneurs États fuissent molestés pour cas de conscience quand 'ils vont et viennent où demeurent dans les États du dit Seigneur Roy pour y exercer le commerce, ou autrement ; pour cette cause afin que le commerce soit sûr, et sans danger, tant par mer que par terre, le dit Seigneur Roy donnera les ordres nécessaires à ce que les sujets des dits Seigneurs États ne soient pas molestés contre et au préjudice des lois du commerce, et qu'aucun d'eux⁸ soit inquiété ni troublé pour sa conscience, aussi long temps qu'ils ne donneront point de scandale et ne commettront point d'offense publique dont les d[ites] sujets seront obligés de s'abstenir et se gouverner et comporter en toute modestie, le même sera fait et observé à l'égard des sujets du dits Seigner Roy, qui seront ou demeureront dans les Provinces Unies ».

Les clauses de cet article paraissent à la vérité réciproques mais, dans la pratique et ses conséquences, il y a une très grande disparité au préjudice des sujets des Puissances Protestantes, il est très difficile qu'un espagnol ou tel autre sujet d'une Puissances de la Communion Romaine, passant ou résidant dans les États d'une Puissance Protestante, s'il ne le fait de propos délibéré, puisse commettre des irrévérences, scandales ou offenses publiques en fait de religion il faudrait pour cela que de son pur mouvement il entrait dans une église pendant qu'on y fait le service divin, et qu'il y commit du désordre encore serait-on assez charitable, pour le croire fou ou lunatique, et comme tel, il exciterait la pitié plutôt que la colère des assistants [c. 9v]. Il n'en est pas de même des sujets des Puissances Protestantes, dans les États des souverains de la communion romaine leur attention doit être infinie, l'on ne dit pas à ne pas commettre des volontaires offenses, ou irrévérences, mais même à s'empêcher d'y tomber à quel excès qu'ils puissent porter leur modestie, et leur précaution parce que dans la Religion Romaine il y a une

⁸ «que pas un deux» nel testo.

infinité d'actes de dévotions extérieures, comme sont les processions avec des reliques celles du Saint Sacrement, qu'on fait aussi à toute heure du jour et de la nuit porter publiquement aux malades, et telles autres fonctions qui emportent chez les catholiques romains, certains actes de Religion aux quels un Protestant ne peut pas se conformer sans pécher très gravement contre sa conscience.

Cependant en une infinité d'occasions, toute sa prévoyance et son attention à les éviter, ne saurait totalement l'en garantir et les ecclésiastiques de cette communion, et à leur exemple, et très souvent à leur instigation le peuple, sont très ingénieux à fonder des irrévérences, et même de très grièves offences où il n'y en eut jamais de celle sortie que pour obvier à une infinité de mauvaises difficultés dans ce genre, il serait fort à propos d'entrer dans quelque détail pour fixer les actes de cette modestie, avec laquelle les sujets de sentiments différents, en matière de religion, doivent se comporter les uns envers les autres, par exemple que les sujets des Puissances Protestantes venants accidentellement à rencontrer quelque fonction religieuse dans les lieux où il se trouvent des États des Puissances de la communion romaine, ne puissent pas être requis encore moins obligés à autre chose qu'à se détourner, s'il leur est possible, et qu'ils en ayant [c. 10r] le temps, ou à continuer leur chemin avec aisance⁹, le chapeau sous le bras, sans être tenus de fléchir le genou, ou à aucun acte de religion, contre leur volonté.

Il serait pareillement très convenable de mettre quelque frein à la liberté que se donnent les ecclésiastiques, et à leur suggestion et à leur exemple les laïques de pervertir et suborner les enfan[t]s des familles protestantes, que les affaires de leur commerce obligent à s'établir dans les États des Puissances de la communion de Rome, ce qui d'ordinaire ne produit d'autre fruit pour l'une et l'autre religion que d'apprendre, et d'autoriser les enfan[t]s à désobéir à leur père et mère, contre le très exprès commandement de la loi de Dieu, et ce qu'il y a de plus fâcheux dans ce temps-là pour les sujets des Puissances Protestantes, c'est que lorsqu'il arrive que leur enfan[t] s'ainsi séduits, et pervertis dans leur tendre jeunesse viennent avec l'âge à reconnaître leurs fautes, ou que par la même légèreté d'esprit qui les a fait égarer la première fois, ils échappent à la vigilance de leurs séducteurs, ils prétendent d'en faire à leur paren[t]s un crime capital, encore qu'ils soient plus que certains qu'ils ni ont en rien contribué.

Que si pour lors les lois ou la ponctuel[l]e exécution des traités par l'attention des Magistrats, à ces préposés n'arrête pas la religieuse fureur de ces zélateurs indiscrets, il n'y a pas d'attentats, des violences, et des excès, auxquels la cohorte prétendue dévote ne soit capable de se porter, les exemples en sont très fréquents et tout récemment à Messine en Sicile contre la famille, maison et domestiques du consul de Hollande à [c. 10v] l'occasion d'une de ses filles qui au mois de février 1736 trouva le moyen d'échapper d'un monastère dans lequel dès sa tendre enfance on l'avait séduit d'entrer, et de s'y faire religieuse contre la volonté de ses parents auxquels pour cette cause on a fait souffrir des persécutions et causé des préjudices ruineux, par rapport à leur bien, à leur santé, et à leur établissement sans aucun égard pour le caractère du d[icit] consul, les violentes procédures se sont mêmes étendue sur des maisons

⁹ «Deseance» nel testo. Tale trascrizione è frutto di una mia interpretazione desunta dal contesto.

anglaises sous prétexte qu'ils auraient donné main, ou sû¹⁰ quelque chose de cette prétendue évasion, tandis que les traités défendent toute action contre eux aux tribunaux locaux, entre autres l'art[icle] 11 du traité de Philippe IV avec les villes hanséatiques du 3 mai 1648 fait à Münster porte Sa Majesté veut « qu'ils ne puissent être pris et emprisonnés pour quelque cause que ce puisse être soit civil ou criminel si non par un juge particulier que Sa Majesté nommera pour juger leur procès ». L'art[icle] 26 du même traité réplique le même les catholiques romains ne sont pas exposés aux même danger dans aucun des États des Puissances Protestantes ou chaque particulier est en plein liberté d'embrasser de professer et de changer de sentiments en matière de religion toutes les fois que bon lui semble sans que pour ce motif il puisse y être troublé, ni inquiété par aucun tribunal séculier, ni ecclésiastique, encore moins ses paren[t]s, ainsi pour mettre les choses dans quelque espèce d'égalité à cet égard entre les sujets des Puissances Protestantes, et ceux des souverains de la communion romaine, qui font quelque séjour, ou sont établis dans leur respectifs États, il serait très convenable, ainsi qu'on l'a déjà marqué de ne laisser rien à désirer sur cette matière pour expliquer et donner à chaque chose tout l'étendue qui lui convient, sans quoi les sujets des Puissances Protestantes auront toujours du dessous et continueront à être exposés à une infinité de vexations en leur personnes, familles, maisons domestiques sûreté de leur effets, facilité de leur commerce et navigation ce qui ne peut que leur résulter fort à charge et d'un très grand préjudice à leurs propres affaires, encore plus à celles de leurs commettants.

2. Primo progetto olandese per la formazione di un trattato di commercio con i Regni di Napoli e Sicilia (1739)

FONTE: NA, SG, 7004, documento allegato alla lettera di Nijenburg agli Stati Generali del 15 settembre 1739, cc. s.n.

Articles pour servir à un traité d'Amitié, de commerce et de Navigation entre S.M. le Roy des deux Siciles et Leurs H[autes] P[uissances] Les États Généraux des Provinces Unies en Pais Bas. Lesquels l'Envoyé Extraord[inaire] de Leurs H[autes] P[uissances] à la Cour de Naples a l'honneur de présenter à S[a] M[ajesté] provisionnellement avec tout le Respect, dont il est capable

1. Il sera établi par le présent traité entre Sa Majesté le Roy des deux Siciles, ses héritiers et successeurs, et entre Leurs Hautes Puissances Les États Généraux des Provinces Unies du Pais Bas la plus sincère et la plus parfaite amitié, bonne harmonie et correspondance, qui durera et sera conservée toujours inviolablement tant par mer, que par terre, dans tous les Pais, Royaumes, Provinces, Terres et Seigneuries appartenantes tant à Sa Majesté qui aux États Généraux ; et que leurs sujets, habitants et vaisseaux de quelque condition, ou de quelque rang qu'ils puissent être, se rendront mutuellement toute sorte d'aide et d'assistance et les devoirs d'une amitié et d'une affection réciproque.
2. [c.1v] Il sera permis aux susdits sujets et vaisseaux de passer, voyager, négocier, sans aucun

¹⁰ «Sceu» nel testo.

- empêchement, tant par mer que par terre, dans tous les Royaumes, Provinces, Terres et Seigneuries, ports et rades, qui sont sous la domination des deux hautes Parties contractantes.
3. Les conventions et les traités faits autrefois entre Les Rois d'Espagne et Leurs Hautes Puissances durant le temps, que les Royaumes des Deux Siciles ont été sous la domination de dits Rois d'Espagne seront considérés et regardés comme la base et le fondement du présent traité et comme s'ils étaient faits avec les Rois des Deux Siciles mêmes.
 4. Il sera aussi établie par ledit traité une égalité parfaite entre les sujets négociants des Majesté et ceux de Leurs Hautes Puissances, bien entendu que, comme Leurs Hautes Puissances sont très portées à traiter les sujets de Sa Majesté dans tous les Pais qui sont de leur dépendance sur le même pied, qu'elles traitent leurs propres sujets, ou les nations les plus favorisées; Sa Majesté traitera les Sujets de Leurs Hautes Puissances réciproquement [c.2r] aussi sur le même pied, dans tous ses États et Royaumes, de sorte que les dits sujets commerçants tant de Sa Majesté que de ceux de Leurs Hautes Puissances dans lesdits États et Royaumes de Sa Majesté comme aussi dans lesdits États et Provinces de Leurs Hautes Puissances payeront les mêmes droits d'entrée et de sortie que payent les propres sujets ou les nations les plus favorisées dans les dits Royaumes États et Provinces respectives. Et s'il se trouve, que lesdits sujets commerçants de Sa Majesté ou ceux de Leurs Hautes Puissances payent plus de droits d'entrée ou de sortir soit directement ou indirectement de leurs marchandises, que les dits propres sujets respectifs, ou les dites autres nations les plus favorisées, qu'alors on y remédiera d'abord et réciproquement à la première réquisition qui en sera faite.
 5. Si l'on ait fait quelques augmentations sur les droits d'entrée ou de sortie dans les deux Royaumes depuis la domination des Rois d'Espagne elles seront abolies.
 6. Les marchandises des sujets de Leurs Hautes Puissances ayant payé une fois le droit d'entrée, ne le payeront jamais plus, quand elles seront transportées dans des autres villes, lieux ou ports des Royaumes des deux Siciles.
 7. [c.3r] Les sujets de Leurs Hautes Puissances jouiront pour le présent et pour l'avenir de tous les Privilèges et Prérogatives, dont ils ont joui ci-devant. Et en cas que Sa Majesté juge à propos d'accorder à l'avenir quelque Prérogative, Privilège ou Immunité à quelque Nation commerçante, les sujets de Leurs Hautes Puissances en jouiront de même, comme une des nations les plus favorisées.
 8. Il sera surtout permis à la nation Hollandaise, de la manière comme il est permis par toute l'Espagne, d'avoir dans les villes commerçantes de Sa Majesté son propre juge ou *juez conservador*, qui ne sera nommé que par le Ministre, ou autre Représentant de Leurs Hautes Puissances.
 9. Et afin qu'on puisse prévenir toute chicane, et les longueurs des Procès avec d'autre tribunaux tant séculiers qu'ecclésiastiques, il sera établi que les sujets des Leurs Hautes Puissances soit demandeurs soit défendeurs ne seront obligés en aucune manière de comparaître devant leur propre *juez conservador*; de sorte qu'il sera défendu à tout autre Tribunal ou juge d'exercer aucune juridiction sur les dits sujets de Leurs Hautes Puissances.
 10. Les mêmes sujets des Leurs Hautes Puissances seront [c. 3r] tout à fait francs et exempts de toutes juridictions, judicatures et visitations ecclésiastiques, de quelque nature qu'elles puissent être dans les Royaumes des deux Siciles, d'autant plus que les sujets de Leurs H.P. n'étant point de la religion, qui est la dominante dans les deux Siciles, ils ne sauraient être raisonnablement soumis à des semblables juridictions ou visitations ecclésiastiques.
 11. Ainsi il ne sera permis en aucune manière à aucun juge soit ecclésiastiques soit séculier d'entrer dans les maisons de ceux de la nation Hollandaise, pour y chercher ou fouiller ou visiter leurs livres ou autres papiers, et encore moins pour les y venir prendre, ou s'en saisir.

12. Pour prévenir toute sorte de vexations, fraudes et injustices on suspendra publiquement dans tous les comptoirs en douanes des deux Royaumes un tarife exact de tous les droits d'entrée et de sortie, afin que chacun le puisse lire et examiner, et qu'ainsi la nation Hollandaise n'y paye plus que les autres nations les plus favorisées, ou que les sujets de Sa Majesté payent effectivement.

3. *Osservazioni del marchese Fogliani, plenipotenziario napoletano all'Aia, sul progetto olandese per un accordo commerciale tra Province Unite e Regni di Napoli e Sicilia (16 dicembre 1742).*

FONTE: NA, AB, 245, cc. 336v-338v

Remarques que le soussigné envoyé extraordinaire et plénipotentiaire de Sa Majesté le roy de deux Siciles prend la liberté de présenter avec tout le respect, dont il est capable, à Messieurs les Deputés de Leurs Hautes Puissances pour les affaires étrangères, sur le project d'un traité de commerce à faire entre sa dite Majesté et Leurs Hautes Puissances, qu'ils lui ont fait l'honneur de lui communiquer.

Au 2^{em} Article :

Le Roy des Deux Siciles ne scauroit admettre l'article de la manière dont il est conçu dans le projet, puisque Sa Majesté viendrait à se lier les mains et à se priver de la liberté d'accorder des immunités, ou de faire des concessions particulières à ceux de ses sujets qui s'en rendraient dignes par quelque mérite, ou service éclatant. Ainsi le soussigné prie Messieurs les deputés d'ôter de l'article les mots : sans que cette liberté réciproque puisse être supprimée, limitée ou restreinte par aucun privilège, octroy, ou aucune concession particulière, et sans qu'il soit permis à l'un ou à l'autre de concéder, ni de faire à ses sujets des immunités, bénéfices, dons gratuits, ou autres avantages par-dessus ceux de l'autre à leur préjudice.

Le Roy ne peut pas non plus accorder que les sujets de Leurs Hautes Puissances payeront d'autres droits que [c. 337r] ceux qui seront payés par ses propres et naturels sujets, qui ont déjà quelque privilège particulier, au premier lieu parce que cela n'est ni sera accordé à aucune nation étrangère, au second lieu parce qu'il n'est pas juste de priver quelques villes des privilèges particuliers, qu'elles ont et qui ne sont pas commun aux autres sujets du roy, à tout [*sic*] les quels généralement on devrait les accorder, si ons accordait aux sujets de Leurs Hautes Puissances, qui sans cela seraient de meilleure condition, que la plupart des propres et naturels sujets de Sa Majesté, ce qui serait un vouloir bouleverser la constitution du Royaume, et en troisième lieu par ce que la plupart de ces droit sont vendus, les quels on ne pourrait affranchir sans que le roy fût obligé de dommagé à grands fraix les consignations de ces droits de la perte qu'ils souffriraient, et ainsi le roy ne peut accorder si non que les sujets de Leurs Hautes Puissances ne soient obligés à payer de plus grands droits, charges, etc., que ceux qui seront payés par la généralité de ses propres et naturels sujets, et par les autres nations en général les plus favorisées.

À l'article 6 :

Le roy ne peut accorder aux sujets de Leurs Hautes Puissances l'exemption des taxes qui sont exposées à toutes les nations étrangères en général pour des raisons d'État sur les biens en fonds, ce qui n'est point préjudiciable au commerce plus, puis que ces taxes ne s'imposent pas sur les mar-

chandises, ni sur les biens meubles, mais uniquement sur les fonds, dans lesquels les commerçants étrangers ne cherchent point, ni ne trouvent pas leur avantage à employer leurs capitaux. Ainsi le soussigné prie Messieurs les Députés de retrancher la dernière période dudit article, [c. 337v] et d'y mettre à la place que si les sujets d'un État venaient à posséder soit par achat, soit par héritage des biens en fonds dans les domaines de l'autre, ces biens seront situées comme en effet les sujets de Sa Majesté y seraient sujets dans les États de Leurs Hautes Puissances.

À l'article 9 :

Pour le juge délégué, Sa Majesté l'accordera dans le Royaume de Naples avec la même juridiction que par le passé, mais non plus dans celui de Sicile, ou les nations étrangères n'en ont jamais eu, et cette charge venant à vaquer par mort, ou autrement, l'ambassadeur ou autre ministre public de Leurs Hautes Puissances à Naples proposera trois sujets d'entre le conseillers du Conseil Supreme de Commerce, et Sa Majesté en choisira un.

À l'article 11 :

La ville de Naples étant ouverte de toute parts, et n'ayant point de portes, ni de murailles comme Amsterdam et les autres villes maritimes de Leurs Hautes Puissances. Les fraudes dans l'introduction des marchandises et dans le paiement des droits et de sortie sont plus faciles et fréquents, et ainsi les loix, les précautions et les visites sont trop nécessaires pour empêcher ou, au moins, pour diminuer les fraudes et la contrebande. Ainsi le roy ne scauroit accorder le dit article, qui exclut toutes les précautions, règlements, loix et ordonnances qu'on jugera nécessaires pour obvier à la contrebande et aux quelles toutes les nations étrangères en général seront également soumises. M. [c. 338r] de Nyembourg fut si convaincu lui-même de cette nécessité qu'il demeura d'accord avec le ministre que le roy avait destiné pour entrer en négociation avec lui, que les maisons et les magasins des sujets respectifs seraient sujets à la visite en cas qu'il se rencontrât quelque soupçon fondé, ou qu'il peut être prouvé qu'il se fut commis quelque fraude contre les droits de l'une ou de l'autre Puissance.

À l'article 12 :

La Remarque sur l'article précédent sert aussi pour celui-ci, la nécessité de la visite des vaisseaux et d'y mettre des gardes à bord, comme cela peut se pratiquer dans les ports de Leurs Hautes Puissances selon leurs placards, étant indispensable, et toutes les nations généralement les plus favorisées y seront également sujettes.

À l'article 46 :

Le roy ne scauroit absolument l'accorder. Les Royaumes des deux Siciles ont été entièrement séparés par les traités d'Utrecht de 1713, de Londres de 1719, et de Vienne de 1725, et par la renonciation du Roy d'Espagne de 1720 de la monarchie d'Espagne, dont ils ne sont plus provinces, ni ne sont plus partie, comme tant d'autres États souveraines, qui en dépendaient [dépendaient] autrefois. Le roy d'Espagne s'en est rendu maître par le droit de la guerre, et le roy son fils les possède à titre non de succession mais de la succession libre, et sans aucune sujétion, dépendance et conditions que le roy d'Espagne lui a fait de sa conquête ; ainsi [c. 338v] Sa Majesté n'est obligé qu'aux seuls traités qu'elle-même a conclu avec la cour de Vienne, la Porte Ottomane, et les Régences de Tripoli et de Tunis, et non point aux obligations contractés par les roys d'Espagne, des quels il n'a point hérité ces Royaumes, que par le bonheur qu'elles ont d'avoir recouvré leurs propres roys ne doivent plus être sujets aux charges de la monarchie

d'Espagne, comme ils n'en partagent plus la grandeur, et les autres avantages, et ont besoin d'un gouvernement convenable, et des loix particulières, comme les autres États séparés de la monarchie d'Espagne, qui ont juste raison de ne se croire point sujets à l'observations des traités, et conventions faites par les roys d'Espagne, lors qu'ils étaient maîtres des dits États. Ainsi le sousigné a lieu d'espérer de l'équité et justice de Messieurs des Députés, qu'ils n'insisteront pas sur cet article, d'autant plus que ceux du traité de Münster, qui peuvent convenir aux deux Hautes parties contractantes sont assez exprimés dans le présent traité sur les autres articles, le sousigné se flatte qu'on pourra convenir aisément, en apportant à quelques ans quelque petit changement, très persuadé que Messieurs les Députés sont dans ses mêmes sentiments de contribuer toute la facilité possible pour avancer et terminer heureusement un ouvrage si utile aux deux nations.

Fait à la Haye le 16^{em} de décembre 1742

| :signé :| Le Marquis Fogliani

4. *Estratto delle risoluzioni degli Stati Provinciali d'Olanda e Frisia Occidentale riguardo al trattato di commercio con i Regni di Napoli e Sicilia (28 agosto 1751)*¹¹

FONTE: NA, *Archief van de familie Fagel*, 1579, Estratto degli Stati Provinciali d'Olanda e Frisia Occidentale del 28 agosto 1751, cc. s.n.

[...]

[scrittura a lato] Rapporto su cosa rispondere al Signor Conte Finocchietti riguardo agli articoli consegnati da lui al Gran Pensionario per avviare nuovamente le negoziazioni su un trattato di commercio tra il Regno di Napoli e lo Stato.

[...]

I membri della Nobile Potentissima Assemblea avevano avvertito una tale inclinazione, da cui si è ritenuto di poter dedurre che il Signor Finocchietti avesse voluto comunicare la propria intenzione di apertura all'Assemblea dei Potentissimi, nonché richiedere ai Signori Commissari di avviare dei negoziati con lui, per i quali da parte di questa Provincia sarebbe stata concessa ogni possibile agevolazione; in quell'occasione, esaminando le proposte [...] avanzate dal Signor Finocchietti, era sorta la riflessione che mentre sulla stessa materia negli anni 1742 e 1743 con il Signor Marchese Fogliani, l'allora Inviato straordinario e Plenipotenziario di Sua Maestà il Re delle Due Sicilie presso gli Stati Generali delle Province Unite dei Paesi Bassi, si era già trattato e tale negoziazione era stata interrotta senza essere effettivamente troncata del tutto, se non fosse più prudente, nonché più accelerante per il lavoro, che ora la negoziazione venisse ripresa da dove era stata lasciata nell'anno 1743 piuttosto che voler trattare d'accapo ora, tanto più che il progetto consegnato dal Signor Finocchietti non sembra servire come ulteriore e più accettabile base negoziale, come quella che era stata presentata nell'anno 1742 dal Signor Marchese de Fo-

¹¹ Traduzione dall'olandese a cura dell'autrice revisionata dalla dott.ssa Annaclaudia Giordano.

gliani, ma pare arrecare molto meno onore allo Stato rispetto alla prima presentata dal Signor Marchese de Fogliani.

Che le proposte sopra menzionate avanzate dal Signor Marchese de Fogliani, tuttavia, nella Repubblica avevano avuto come risultato che, per evitare molteplici osservazioni da questa parte e presentare ulteriori proposte per l'aggiunta di vari articoli, considerati molto essenziali nella Repubblica, da parte dello Stato sia stato redatto un completo progetto e bozza di trattato, presentato al Signor Marchese de Fogliani, [...] il quale si lusingava del fatto che, con poche modifiche, si sarebbe potuto facilmente concordare sugli altri articoli; che la negoziazione era rimasta in sospeso solo perché per questo Stato era stato richiesto di consegnare simultaneamente tutte le osservazioni fatte da Sua Maestà il Re delle Due Sicilie, al fine di sapere esattamente in che cosa poteva consistere la discrepanza, e allo stesso tempo risolvere su questo e su quello, tuttavia non essendo ancora soddisfatto, sarebbe pertanto risultato sicuramente più gradito allo Stato mantenere la stessa bozza di trattato come oggetto della negoziazione, e che tramite il Signor Finocchietti agli Onorevoli Commissari nominati da Sua Altezza per tale negoziazione potrebbe essere consegnato uno stato delle osservazioni fatte da Sua Maestà contro di esso, in modo che, qualora dovesse essere ravvisata qualche inclinazione alla condiscendenza, si proseguiva nella negoziazione e si porti a termine il tanto atteso trattato con la suddetta Sua Maestà a condizioni ragionevoli, chiudendolo con reciproco soddisfacimento e vantaggio.

[...]

Così il Gran Pensionario dovrebbe inoltre avere cura di far capire meglio al signor Finocchietti in cosa consistano le principali osservazioni fatte sulle stesse proposte, di far notare allo stesso che nel progetto di trattato o non si fa alcuna menzione, o se ne fa molto poco, di diversi punti essenziali, in particolare riguardo all'assicurazione che avrebbero i cittadini delle due parti Contrattanti che si stabiliscono per ragioni commerciali negli Stati dell'Una e dell'Altra, sia per quanto riguarda la libertà di coscienza che per questioni civili, e soprattutto delle case, dei magazzini, delle navi, e l'amministrazione del loro commercio, e la tenuta dei loro libri, per cui si rinvia all'articolo 5 per la forma di giustizia che si utilizzerà contro o tra gli stessi; per il potere e le competenze che i consoli godranno sui cittadini di entrambi gli Stati si rimanda agli articoli 9, 10, 14, 35, 36, 38, e 43 presentati in questo trattato; per i limiti da conferire a questo trattato si rinvia all'articolo 48 e ancora su come organizzare successivamente o su quale linea seguire nelle questioni per le quali nella stesura di tale Trattato non si è potuto ragionare, come stabilito nell'articolo 46 della citata bozza del Trattato. Che nelle proposte stesse sono state incluse delle questioni che per questo Stato sono ritenute sufficientemente inaccettabili, come ad esempio nel secondo articolo il non tassare più i reciproci beni come quelli dei propri sudditi sarebbe limitato alla generalità dei Cittadini *qu'en general les propres Sujets*, ciò che si coglie è una concessione irrealizzabile, e una porta aperta per eludere effettivamente ogni accordo su questo punto. [...]

Così nel terzo articolo viene concordata l'uguaglianza della tassazione con quella delle altre nazioni, senza menzionare espressamente la nazione più favorita o generale rispetto ad altre Nazioni, e si restringe unicamente alla tassazione, senza che in tale uguaglianza rientrino palmi, misure e pesi, e la formulazione del valore è affidata a questo Stato.

Nel quarto articolo si è evitato di accordare la libertà di vendita dei beni immobili, avanzata a questo Stato per i suoi cittadini.

Nell'articolo 8 non è stabilito nuovamente nulla riguardo alla non ammissione delle prede¹² su entrambi i cittadini fatte agli stessi nemici.

Per evitare di menzionare tutto, nell'articolo 15 è rimasta aperta la determinazione, particolarmente necessaria in tempo di guerra, su cosa fare in caso di porti bloccati.

Anche l'articolo 26, riguardante il trattamento di merci naufragate, si differenzia molto dall'articolo 39 del progetto presentato a questo Stato, ed è molto meno favorevole per gli sventurati che si trovano nella condizione di dover fare uso di questo articolo.

È vero che contro alcune delle suddette proposte degli Stati Generali è stato replicato *ex-proresso* a seguito delle osservazioni da parte del Signor Marchese Fogliani, tuttavia le ragioni che hanno servito a questo scopo nell'anno 1743, sopra menzionate e persistenti ancora oggi, consentono ora di fare molte meno riflessioni [...].

Tra le osservazioni che si presentano più difficili per arrivare ad una reciproca soddisfazione e per raggiungere un mutuo accordo, vi è stata quella formulata sull'articolo 46 della bozza proposta per gli Stati, con cui il Signor Marchese Fogliani, sulla base dei Trattati di Utrecht, Londra e Vienna e sulla sessione del Re di Spagna, ha provato a sostenere che Sua Maestà il Re delle Due Sicilie non è vincolato dai trattati di Münster e da altri trattati fatti dalla Corte di Spagna, ma al di là di questo il Signor Marchese de Fogliani deve ammettere che non è Sua Maestà attualmente regnante ma il Re di Spagna che ha conquistato quei Regni, *Le Roi d'Espagne c'en est rendu maître par le droit de guerre [...] et le Roi son fils les possède a titre de la cession libre que le Roi d'Espagne lui a fait de la Conquete*. Di conseguenza emerge naturalmente che questo smembramento dei suddetti Regni dalla Monarchia di Spagna nei Trattati di Utrecht, Londra e Vienna non ha alcuna rilevanza, laddove dopo quel periodo sono tornati sotto il controllo del Re di Spagna e gli sono stati ceduti nelle stesse condizioni, libertà, privilegi, oneri e impegni di cui gode sua Maestà, anche se non è stato fatto alcun accordo apposito a riguardo. Pertanto, sembra che la discussione su tale questione non sia necessaria in questo articolo, in cui la suddetta questione non è definita, ma, ciascuno è lasciato libero in merito alla presenza e sostegno in proposito, senza definire fino a che punto Sua Maestà sia essa stessa da tenere fuori da qualsiasi stipulazione su questo articolo, come un accordo volontario e una scelta reciproca, fino a che non sia stabilita una linea o una direzione nelle questioni dell'ultimo trattato, si seguono i precedenti trattati stipulati tra gli Stati Generali e la Corte di Spagna.

Pertanto, in questo articolo non c'è nulla per cui Sua Maestà potrebbe considerarsi ridotta nei suoi diritti, né risiede alcuna altra difficoltà, se non quella che uno si forma udendo il nome degli impegni della Casa di Spagna.

Ed è per questo che si confida che Sua Maestà insisterà così poco su questa osservazione come su quelle fatte su altri articoli, e che questa negoziazione potrà quindi giungere ad una conclusione pronta e positiva.

[...]

¹² Probabilmente una variante di *Prise*, preda, <http://gtb.inl.nl/iWDB/search?actie=article&wdb=MNW&id=44055&lemma=prise&domein=0&conc=true> (consultato 27/01/2024).

(1)

Extract uyt de Resolutien van de Heeren Staaten van Holland en Westvries-landt, in haar Edele Groot Mog. Vergaderinge genomen op

Saturdag den 28 Augusty 1751.

DE Raadpensionaris heeft ter Vergadering gerapporteert, dat de Heeren van de Ridderfchap en verdere haar Edele Gr. Mog. Gecommitteerden tot de faaken van de Commerce en Navigatie, in gevolge en tot voldoeninge van haar Edele Groot Mog. Resolutie commissoriaal van den 12 Mey deefes jaars, met eenige van de Hollandfche Raaden en Ministers van de Collegien ter Admiraliteit in deefe Provincie resideerende, hebben geëxamineert de Articulen door den Heere Graave Finochetti, Minifter Plenipotentiaris van sijne Majesteit den Koning van de beide Sicilien, aan den Raadpensionaris ter hand getield, tot het reëntameeren der negotiatien over een Commerce-TRACTAAT, welke Articulen in de voorschreeve Resolutie commissoriaal zyn geinfereert.

En dat sy Heeren Gecommitteerden van advife zyn, dat de Raadpensionaris behoorde te worden verfogt, by nader aanspraak van de Heer Graaf Finochetti, aan den felven kennis te geeven, dat aan haar Edele Groot Mog. hebbende gecommuniceert de Articulen by den felven ontworpen en overgegeeven, om daar op te treden in een negotiatie over een TRACTAAT van Commerce en Navigatie tusschen sijne Majesteit den Koning der beide Sicilien en haar Hoog Mog. de Heeren Staaten Generaal, by de Leeden van haar Edele Groot Mog. Vergadering hadde bespeurt foodanige inclinatie, waar uit meende te konnen vaststellen, dat by aldien hy Heer Finochetti van sijne intentie opening soude willen geeven aan de Vergadering van haar Hoog Mog., en van deselve verfoeken Heeren Commissarissen, om met hem in onderhandeling te treden, daar toe van weegens deefe Provincie alle moogelijke facilitie soude worden toegebracht; dat by die geleegentheid doorgelopen zynde de propositien by hem Heer Finochetti overgegeeven, bedenken was gevallen, of niet voorfigtiger, en meer tot acceleratie van het werk soude dienen, dat terwyl over deselve materie in de jaaren 1742 en 1743 met den Heer Marquis de Fogliani, doen extraordinaris Envoyé en Plenipotentiaris van sijne Majesteit den Koning der beide Sicilien by de Heeren Staaten Generaal der vereenigde Nederlanden, alreeds was getraceert, en dien handel sedert alleen was geinterrumpeert, sonder eigentlijk te weesen afgebrooken, de negotiatie nu wierde opgevatt, daar die in den jaare 1743 was gelaaten, als dat nu van nieuws af aan soude willen tracteeren, te meer om dat het Project by hem Heer Finochetti overgegeeven niet schein te dienen tot een nader en acceptabeler grond van negotiatie, als het geen in den jaare 1742 door den Heer Marquis de Fogliani was gepre-

*Rapport
wat te ant-
woorden aan
den Heere
Graave Fino-
chetti, noopens
de Articulen
door hem aan
den Raadpen-
sionaris ter
hand gesteld
tot het reën-
tameeren der
negotiatien
over een Com-
merce-Trac-
taat tusschen
het Ryk van
Napels en den
Staat.
Overgenoo-
men.*



A

fen.

(2)

senteert, maar veel eer minder aan den Staat aan te bieden, als door den Heer Marquis de Fogliani by desselvs eerste voorflag was gepresenteert.

Dat de propositien booven gemeld door den Heer Marquis de Fogliani gedaan, eger in de Republicq hadden gehad dien uitflag, dat om te vermyden meenigvuldige remarques daar op van deese zyde te maaken, en nadere voorslaagen tot byvoeging van verscheide Articulen in de Republicq als seer essentieel aangesien, van weegens den Staat een geheel optel en concept van Tractaat was gemaakt, en aan den Heer Marquis de Fogliani gepresenteert, met dat effect, dat seedert de negotiatie daar over hadde gerouleert, en door den Heer Marquis de Fogliani, by het overgeeven van eenige Remarques daar op gemaakt, ten aansien van het selve was gedeclareert, dat sig flatteerde, dat op eenige weinige veranderingen na, men over de verdere Articulen seer gemakkelijk soude kunnen overeenkoomen; dat de negotiatie alleen was blyven staan daar op, dat weegens deesen Staat was versogt, dat *simul & semel* souden worden overgegeeven alle de Remarques die by sijne Majesteit den Koning der beide Sicilien waaren gemaakt, ten einde men soude weeten precise waar in discrepance soude moogen weesen, en te gelijk op het een en ander soude kunnen resolveeren, dog waar aan tot nog toe niet was voldaan, dat het derhalven sekerlijk aan den Staat aangenaamer soude weesen, het selve concept Tractaat te houden tot het onderwerp der negotiatie, en dat door hem Heer Finochetti aan Heeren Commissarissen by haar Hoog Mog. tot die negotiatie te benoemen, konde worden overgegeeven een sfaat van de Remarques by sijne Majesteit daar teegens gemaakt, om, by aldien daar uit mogte worden bespeurt eenige inclinatie tot inschikkelijkheid, verder in de negotiatie te koomen, en het soo lang gedelideerde Tractaat met hoogstgemelde sijne Majesteit op reedelijke conditien ten einde te brengen, en tot onderling genoegen en voordeel te sluiten;

Dat ten dien einde de Raadpensionaris behoorde te worden versogt, aan voornoemde Heer Finochetti daar neevens ter hand te stellen een Afschrift van voornoemde concept Tractaat weegens deesen Staat geformeert, en op den 9 November 1742 aan de Vergadering van haar Edele Groot Mog. gepresenteert;

Dat de Raadpensionaris nog soude kunnen worden versogt, ten einde aan den Heer Finochetti te beeter te doen begrypen waar in bestaan de voornaamste remarques teegens desselvs propositie gemaakt, aan den selven te doen remarqueeren, dat in desselvs Project Tractaat, of niet, of seer weinig menue word gemaakt van verscheide essentiele poincten, namentlijk wat verseekering sullen hebben de Onderdaanen der contracteerende Parthyen, die sig in elkanders Staaten tot de Negotie neederfetten, soo voor haare vryheid van Conscientie als in het Burgerlijke, en wel vooral van haare Huisen, Magazynen en Scheepen, en de directie van haaren Handel, en het houden van haare Boeken, waar voor by het vyfde Articel van het Concept van den Staat is geforgt, wat form van Regtspleeging teegens of tusschen deselve sal worden gehouden, en wat magt sullen hebben, of wat sal competeeren de Consuls in elkanders Staaten te onderhouden, daar toe dienen de negende, tiende, veertiende, vyf en dertigste, ses en dertigste, agt en dertigste en drie en veertigste Articulen van het te presenteeren concept Tractaat, wat
limiten

(3)

limiten aan het Tractaat moogen werden begreepen gegeven te zyn in het agt en veertigste Articul gemeld, nog, waar na te schikken, of wat voet te houden in saaken, waarom by het maaken van dit Tractaat niet mogte weesen gedacht, by het ses en veertigste Articul van het gemelde concept Tractaat bepaald. Dat in desselfs propositien ook weder zyn gebragt verscheide saaken, welke weegens deesen Staat genoegzaam zyn getoont dat niet acceptabel waaren, als dat by het tweede Articul het niet meer belaffen van elkanders Goederen als die van eige Onderdaanen werd geresringeert aan de generaliteit der Onderdaanen, *qu'en general les propres Sujets*, dat begreepen is te weesen een leer onteekere concellie, en een opene deur om alle accord over dit point met der daad te eludeeren, en te houden buiten eenige kragt van obligatie.

Dat by het derde Articul de equaliteit van belasting word gecordecert met die van andere Natien, sonder expressie of der meest gefavoreerde of generaal van andere Natien, en geresringeert tot de belasting alleen, sonder die equaliteit te admitteren omtrent de Elle, Maaten en Gewigten, en de begrooting van de waarde by deesen Staat versogt.

Dat by het vierde Articul werd geëviteert te accordeeren de vryheid van verkoop van vaste Goederen, by deesen Staat voor haare Onderdaanen gevordert;

Dat by het agtste Articul al wederom niets word gestatueert omtrent het niet admitteren van Pryszen op elkanders Onderdaanen by der selver Vyanden gemaakt.

Dat, om niet alles te melden, by het vyftiende Articul is open gelaaten de determinatie in tyden van oorlog seer noodig, wat voor een geblocqueerde Plaats te houden.

Dat ook het ses en twintigste Articul, spreekende over de behandeling der gestrande Goederen, seer differeert van het neegen en dertigste van het Concept by den Staat gemaakt, en veel minder favorabel was gesteld voor die ongelukkige die sig in het geval bevinden, om van dit Articul gebruik te maaken.

Dat wel waar is, dat teegens eenige van de voorgemelde propositien van haar Hoog Mog. door den Heer Marquis de Fogliani Remarques zyn gemaakt, waar op niet *ex professo* is geantwoord, dog dat de reeden die daar toe in den jaare 1743 heeft gediend, boovengemelde als nog subsiteerende, daar op teegenswoordig veel minder reflexie kan worden gemaakt, terwyl men nu niet alleen niet weet wat door sijne Majesteit den Koning der beide Sicilien op het subjeet der andere punten in voorschreeve Tractaat te inferereen werd gedacht, maar ook niet hoe verre by hoogstgemelde sijne Majesteit van deselve Remarques soude moogen weesen afgesien, dat deselve teegenswoordig geen antwoord in het geheel souden vereischen.

Dat onder de Remarques die het moeilijkst moeten voorgekoomen, om tot wederzyds genoegen te solveeren, en tot een onderling accord te brengen, is geweest die geformeert op het ses en veertigste Articul van het Concept weegens den Staat voorgeslaagen, waar by den Heer Marquis de Fogliani, op fundament van de Tractaten van Utrecht, Londen en Weenen, en de sessie van den Koning van Spagne heeft tragten, te beweerden, dat sijne Majesteit den Koning der beide Sicilien niet gehouden is aan de

A 2

Trac-



(4)

Tractaten van Munster en andere door het Hof van Spagne gemaakt, maar behalven dat de Heer Marquis de Fogliani daar by zelfs avouceert, dat niet zijne tegenwoordig regeerende Majesteit, maar den Koning van Hispanien sig van die Ryken heeft meester gemaakt, *le Roi d'Espagne c'en est rendu maitre par le droit de la guerre*, en dat de teegenswoordige Koning die niet besit uit zijn eigen hoofde wegens het Huis van Farnese, of de Hertogen van Toscanen, maar by overgift van zijn Heer Vader; *Et le Roi son Fils les possede a titre de la cession libre que le Roi d'Espagne lui a fait de sa Conquete*. En gevolglijk daar uit van zelfs voortvloeit, dat het demembrement van voornoemde Ryken van de Monarchie van Spagne by de Tractaten van Utrecht, Londen en Weenen, niets ter saake doet, terwyl die na dien tyd weder onder den Koning van Spagne hebben behoord, en door den selven zyn gecedeert, dat is overgegeeven op deselve Condition, Vryheeden, Voorregten, Lasten en Verbintenissen, als die by sijne Majesteit zyn beseeten, schoon daar van geen expresse beding is gemaakt, soo schynt de discussie deeser saake niet noodig tot dit Articul, waar by de voorschreeve questie niet word gedetermineert, maar aan een iegelijk word vrygelaaten desselfs prentsie en sustene diensaangaande, en sonder te determineeren hoe verre sijne Majesteit in dit Articul buiten eenige stipulatie uit sig selven gehouden, als een vrywillig accord en keuse van wederzyden gedaan, tot een regul of directie in saaken by dit laatste Tractaat niet bepaald, werd vastgesteld, in die gevallen te volgen de Tractaten door het Huis van Spagne met haar Hoog Mog. aangegaan. Dat derhalven in dit Articul niets is, waar door sijne Majesteit sig in sijne Regten soude kunnen verkort rekenen, nog andere swaarigheid resideert, als die men sig zelfs op het booven van de naam van Verbintenissen van het Huis van Spagne formeert. En daarom vertrouwt word, dat sijne Majesteit die Remarque soo weinig als die op andere Articulen gemaakt sal inhereeren, en dus van deese negotiatie een prompt en goed einde gemaakt sal kunnen worden.

Waar op gedelibereert, en Copie van het voorsz gerapporteerde versogt zynde door de Heeren van de Ridderchap en Edelen, om het selve in de Ordre nader te examineeren, en by de verdere Leeden, om daar op te verstaan de intentie van de Heeren haare Principaalen, is de finale Resolutie uitgefelt tot nadere deliberatie.

Accordeert met de voorsz Resolutien.



RESOLUTIE.

*Rapport wat te antwoorden
aan den Heere Grave Fi-
nocchetti, noopens de Ar-
ticulen door hem aan den
Raadpensionaris ter hand
gesteld, tot het reëntamee-
ren der negotiatien over
een Commercie - Traa-
tussen het Ryk van Na-
pels en den Staat.*

Overgenomen.

28 Augusty
1751.

5. Navi olandesi in entrata nel porto di Napoli*

1745-1746

(Fonte: NA, LH, 189, *List van de schepen die te Napels aangekomen syn zeedert 19 xbre 1744 a p.mo May 1747*, allegata alla lettera di Theodore Davel del 9 maggio 1747, cc. s.n. I dati del 1745 sono trascritti in *Bronnen tot de geschiedenis van den Levantschen handel 1590-1826*, vol. IV, ed. by J.G. Nanniga, 'S-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1952, p. 559).

Nome della nave	Provenienza	Data di entrata nel porto	Nome capitano	Destinazione
De S. Antonio di Padova	Genova	12 gennaio 1745	Laurent Andries	Siracusa
De Christina Galej	Falmounth	6 febbraio 1745	Cornelis Janzon	Gallipoli e Rotterdam
De Hend.a Elisabeth	Amsterdam	8 febbraio 1745	Jan Pruyt	Amsterdam
De Vryheyd	Cartagena	8 febbraio 1745	Doede Janiz	Gibilterra
De Vier Agnes	Amsterdam	21 febbraio 1745	Heer Laurent Schol	Gibilterra
De Hendrick	Genova	7 marzo 1745	Jan Vink	Cartagena
De Zee Paard	Falmounth	21 marzo 1745	Jan Swaart	Gibilterra
De Johana Galej	Genova	25 marzo 1745	Martin Wendorp	Amsterdam
De Jonge Pieter	Livorno	9 aprile 1745	Herke Croon	Siracusa
De Concordia	Livorno	25 maggio 1745	Jan Bos	Alessandretta
De Jonge Jan	Dublino	25 maggio 1745	Septz Jacobz	Gallipoli e Amsterdam
De Levantse Galej	Livorno	11 giugno 1745	Pieter Visser	Smirne
De Anna e Cornelia	Falmounth	14 giugno 1745	Ary Hack	Smirne
De Jan e Jacon	Livorno	13 luglio 1745	Jan Bleek	Gallipoli e Amsterdam
De Koninge Scheba	Livorno	13 luglio 1745	Jan Nieuwnburg	Gallipoli e Rotterdam
De Eendragt	Civitavecchia	26 luglio 1745	Thunis Dryver	Venezia
De Anna e Cornelia	Genova	5 agosto 1745	Barent Pieters	Lisbona
De Jacobus	Amsterdam	9 agosto 1745	Christian Janiz	Lisbona
De Portse Galej	Livorno	9 agosto 1745	Dirk Laurens	Lisbona
De Just. Maria	Genova	4 ottobre 1745	Hieronimos Ros	Lisbona
De Just. Helena	Livorno	14 ottobre 1745	Cornelis Beurs	Palermo
D'Amiral Ruyter	Bergen	18 ottobre 1745	H.P. Voogt	Lisbona
De Standaartigheyt	Amsterdam	2 novembre 1745	Reyer Roos	Venezia
D'Agneta Maria	Amsterdam	3 novembre 1745	C. de Boer	Ancona

* Riguardo alle caratteristiche delle fonti utilizzate per le liste seguenti si rimanda all'introduzione. La resa dei nomi delle navi è fedele all'originale, mentre altri dati (provenienza, destinazione e data) sono stati tradotti in italiano. Si sono riportati, per fini statistici, solo i dati degli anni disponibili per intero. Non sono stati registrati i dati riguardanti il tipo di nave, tonnellaggio, equipaggio, eventuali passeggeri trasportati che ritroviamo, nelle fonti, per gli anni 1760, 1764, 1769, 1777 e 1780.

Appendici

<i>Nome della nave</i>	<i>Provenienza</i>	<i>Data di entrata nel porto</i>	<i>Nome capitano</i>	<i>Destinazione</i>
De Stad Haarlem	Dublino	9 novembre 1745	D. R. van Staveren	Amsterdam
D'Eendragt	Livorno	23 dicembre 1745	A. van de Brederode	Amsterdam
De Maria Helena	Lisbona	26 dicembre 1745	M. Couwenhove	Lisbona
De San Bernardo	Amsterdam	27 dicembre 1745	H. Migielzen	Amsterdam
De Maria Elisabeth	Falmouth	3 gennaio 1746	Andrees Beck	Rotterdam
De Jacobus	Yarmouth	4 gennaio 1746	Simon Ewouts	Cadice
De Anna e Cornelia	Livorno	5 gennaio 1746	Ary Hack	Lisbona
De Petronilla Galey	Livorno	2 febbraio 1746	Ad.n Albertis	Lisbona
De Eleonora Galey	Livorno	2 febbraio 1746	Dk. Speed	Lisbona
De Hendrina	Mountsbay	22 febbraio 1746	J. Scheeyrenya	Marsiglia
L'Elisabeth Ida	Falmouth	25 febbraio 1746	G. Hanell	Lisbona
Den Rort	Falmouth	28 febbraio 1746	Ger.t Berkhoude	Marsiglia
De Vrede	Livorno	6 marzo 1746	Nicolas Lisskindt	Rotterdam
De Jacobus	Cadice	8 marzo 1746	Christian Jansz	Lisbona
De Midas e Corn[eli]a	Cadice	10 marzo 1746	Bar. Pieterz	Lisbona
De Maria Galey	Genova	17 marzo 1746	Rob. Nimo	Lisbona
De Rotf.mse galey	Livorno	17 marzo 1746	Claas Pieterz	Amburgo
De Liefde	Livorno	23 marzo 1746	Dirk Holm	Amsterdam
De Maria Therese	Falmouth	1° aprile 1746	Hend. Pieterz	Lisbona
De Vryheyd	Alicante	9 aprile 1746	Daede Jansz	Lisbona
De Jaffrouw Gertruda	Genova	9 aprile 1746	Jacob Boysen	Lisbona
De Tivée Broers	Genova	26 aprile 1746	Jan Pynapel	Lisbona
D'Elisabeth	Livorno	28 aprile 1746	Iarcaa Cornelis	Rotterdam
De Maria Galey	Amsterdam	26 maggio 1746	Jacob Groen	Venezia
De Juff. Maria	Lisbona	27 maggio 1746	Heer Roos	Lisbona
De Drie Goede Vriende	Marsiglia	30 luglio 1746	Hessel Alberts	Caillerq
De Marsiliaens galey	Livorno	3 agosto 1746	Hans Smit	Palermo
D'Europa	Livorno	5 settembre 1746	J. R. Smit	Smirne
De Elisabeth Ida	Lisbona	12 settembre 1746	Gustav Hanell	Venezia
De Susanna en Catrina	Bergen	18 ottobre 1746	Maarte Groen	Alicante
D'Eendragt	Livorno	novembre 1746	A.S. van Brederode	Rotterdam
De Just. Maria	Lisbona	19 dicembre 1746	Hier Roos	Lisbona
De Jacob	Yarmouth	30 dicembre 1746	Simon Ewouts	Alicante
De Francina	Bergen	31 dicembre 1746	Huig Mack	Amsterdam

1760

<i>Nome nave</i>	<i>Provenienza</i>	<i>Nome capitano</i>	<i>Carico</i>	<i>Data di arrivo</i>	<i>Fonte</i>
La Signora Elisabetta	Amsterdam, Cagliari, Civitavecchia	Giovani Andrea Gianz	mercanzie per conto del console d'Olanda	1° gennaio 1760	ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, 265, c. 73r
Caterina	Barcellona, Livorno	Jan Fryila	mercanzie per conto di Attanasio	24 gennaio 1760	Ivi, c. 125v
Abicael	Amsterdam, Civitavecchia	Cornelio Techer	mercanzie per conto di Petti	14 febbraio 1760	Ivi, c. 171v
Il Giovine Cornelio	Genova	Giovanni Pietro Trombetta	vacante	21 febbraio 1760	Ivi, f. 178r
Vriendschap	Malaga	Tomaso Roo	grano intestato a Giulio Cesare D'Andrea segretario d'Azienda	3 aprile 1760	Ivi, c. 261r
Susanna	Falmouth, Malaga	Hans Rauen	saracche e mercanzie per conto di Jesu	10 maggio 1760	ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, 267, c. 13v
Ermet	Amsterdam, Civitavecchia	Ioas Esfon	Poche mercanzie per conto di Palombo	19 giugno 1760	Ivi, c.94r
Smirna Galena	Amsterdam, Genova, Livorno	Guglielmo Scieno	[merce trasportata non leggibile per usura documento]	27 giugno 1760	Ivi, c. 110v-111r
Santa Lucia	Amsterdam	Piter Roos	mercanzie per conto di Lelio Abenante	30 giugno 1760	Ivi, c. 122r
Maria Teresa	Amsterdam	Tomaso Anzen	Diverse mercanzie per conto di Petti	4 luglio 1760	Ivi, c. 135v-136r
Signora Anna Lurman	Dublino, Livorno	Giovanni Pipis	mercanzie per conto di Petti	16 luglio 1760	Ivi, c. 160r
Giusti[zi]a	Irlanda	Piter Frandemien	mercanzie per conto del console d'Olanda	Data non presente	Ivi, c. 185r
La Campana	Cartagena	Rintie Iacobisz Booy	44 alberi per la Regia Corte	3 settembre 1760	ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, 268, c. 16v
Maria Dorotea Galera	Amsterdam, Civitavecchia	Iacob Elecres	mercanzie per conto di Palombo	Data non presente	Ivi, c. 39v
Signora Achi	Pennerin d'Inghilterra [Pennryn]	Titolf Maier	saracche per conto di Virzi	5 novembre 1760	Ivi, c. 162r
Signora Caterina Giuseppa	Falmouth	Pietro Hoyenbos	saracche e cuoi per conto di Wills e Leigh	17 novembre 1760	Ivi, c. 191

1764

Nome nave	Provenienza	Nome capitano	Carico	Data di arrivo	Fonte
Spenburg	Amsterdam	Davide Sebach	mercanzie per conto del console d'Olanda	6 febbraio 1764	ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 269, c.73r
Anna e Apolonia	Livorno	Guglielmo Broimerer	4500 tomoli di grano per conto di Giovanni Colombo	19 marzo 1764	Ivi, c.219r
La Signora Giacobba	Marsiglia	Francesco Batti	4200 tomoli di grano per ordine di Tanucci	12 aprile 1764	ASN, AE, f. 4858, cc.s.n.
Elena Galera	Cadice	Giovanni Iune	8000 tomoli di grano per ordine di Tanucci	12 aprile 1764	Ivi, cc.s.n.
La Prudenza	Marsiglia	Cornelio Porti	4722 tomoli di grano per ordine di Tanucci	29 aprile 1764	Ivi, cc.s.n.
Dama Maria	Marsiglia	Giacomo Cuman	8100 tomoli di grano per ordine di Tanucci	29 aprile 1764	Ivi, cc.s.n.
Nord Olanda	Fiume	Giovanni Spenger	5000 tomoli di grano per ordine di Tanucci	10 maggio 1764	Ivi, cc.s.n.
Deselanz Velfare	Cadice, Malaga	Isac Enstron	8000 tomoli di grano per ordine di Tanucci	22 maggio 1764	Ivi, cc.s.n.
La Prudenza	Marsiglia	Nicola Ioannes	6000 tomoli di grano per ordine di Tanucci	2 giugno 1764	Ivi, cc.s.n.
La Galera Priest	Amsterdam, Cagliari	Och Desmagk	5700 tomoli di grano (caricati ad Amsterdam) per ordine di Tanucci	2 luglio 1764	Ivi, cc.s.n.
Elisabetta	Amsterdam	Giovanni Luyties	6250 tomoli di grano per conto di Giulio e Giuseppe Buono	6 luglio 1764	Ivi, cc.s.n.
Il giovane Pietro	Havre de Grace	Adolfo Albert	6500 tomoli di grano per ordine di Tanucci	6 luglio 1764	Ivi, cc.s.n.
Signora Caterina	Nantes	Dourians Delimagh	8000 tomoli di grano per conto di Tanucci	7 luglio 1764	Ivi, cc.s.n.
Isacc Endrech	Amsterdam	Jacob Tunis	6450 tomoli di grano per conto di Tanucci	7 luglio 1764	Ivi, cc.s.n.
Signora Angelina Margherita	Amsterdam	Cartens Rane-man	8000 tomoli di grano per ordine di Tanucci	10 luglio 1764	Ivi, cc.s.n.
Maria Antonia	Amsterdam	Michele White	mercanzie per conto di Gennaro Russo	20 luglio 1764	Ivi, cc.s.n.
Il Buon essere del Paese	Amsterdam, Livorno	Wibrand Nanning	mercanzie per il console d'Olanda	20 luglio 1764	Ivi, cc.s.n.
Speranza	Bergen	Rein Hacker	stoccafisso per Davide Wispeare	19 agosto 1764	Ivi, cc.s.n.
Il Giovine Corrado	Bergen	Jacob Staffels Zyst	stoccafisso per conto di Carratura	8 ottobre 1764	ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, 269, c.298r

Napoli e Amsterdam

<i>Nome nave</i>	<i>Provenienza</i>	<i>Nome capitano</i>	<i>Carico</i>	<i>Data di arrivo</i>	<i>Fonte</i>
Cristina Galera	Falmouth	Hendrick Grill	saracche per conto di Palombo	24 ottobre 1764	Ivi, c. 328v
La Signora Susanna	Amsterdam, Genova	Jacob Kersies	Diverse mercanzie per li mercanti di questa piazza	7 novembre 1764	ASN, AE, f. 4858, cc.s.n.

1768

<i>Nome nave</i>	<i>Provenienza</i>	<i>Nome capitano</i>	<i>Carico</i>	<i>Data di arrivo</i>	<i>Fonte</i>
Buona Amicizia	Amsterdam, Civitavecchia	Gerrit Jansen	mercanzie per il console di Svezia	19 maggio 1768	ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 270, c. 252v
Margherita Caterina	Fiume	Guglielmo Krimper	vacante	17 luglio 1768	Ivi, c380r
Amicizia	Amsterdam	Andrea Turians	mercanzie per Gennaro Russo	29 agosto 1768	ASN, SGEM MAR, I Numerazione, f. 271, c. 71r
San Giovanni Battista	Amsterdam, Civitavecchia	Pietro Roos	mercanzie per Lucio La Marra	17 settembre 1768	Ivi, c. 111r
Elena Maria	Amsterdam, Marsiglia, Civitavecchia	Simone Ran	mercanzie per Brancaccio	30 ottobre 1768	Ivi, 206r
Il Cavallo del Mare	Amsterdam	Leonardo Andreas	mercanzie per conto di Palombo	2 dicembre 1768	Ivi, c. 272r

1769

<i>Nome nave</i>	<i>Provenienza</i>	<i>Nome capitano</i>	<i>Carico</i>	<i>Data di arrivo</i>	<i>Fonte</i>
Galera Cristina	Falmouth	Henrich Grilli	saracche per Michele Iesu	30 gennaio 1769	ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 272, c. 50r
Anna Galera	Amsterdam, Civitavecchia	Giovanni Prert	mercanzie per i mercanti di questa piazza	23 febbraio 1769	Ivi, c. 104r
Giovanna Galena	Fiume	Olfert Taaker	melazzo ¹³ per Ruggiero	25 aprile 1769	Ivi, c. 231v
Matteo e Samuel	Amsterdam, Livorno, Civitavecchia	Francesco Roos	mercanzie per Teodoro Davel	4 giugno 1769	Ivi, c. 326r e 326v

¹³ Antico nome per melassa, cfr. *Melazzo*, in S. Battaglia, *Grande Dizionario della Lingua italiana*, consultabile online (<https://www.gdli.it/sala-lettura/vol/10?seq=26>, ultimo accesso 10 settembre 2023).

Appendici

<i>Nome nave</i>	<i>Provenienza</i>	<i>Nome capitano</i>	<i>Carico</i>	<i>Data di arrivo</i>	<i>Fonte</i>
Postiglione leva	Amsterdam	Cornelio Ruyt ¹⁴	mercanzie per Gennaro Russo	18 agosto 1769	ASN, <i>SGEM, MAR, I Numerazione</i> , f. 273, c. 119v
Giovanni Galena	Palermo	Olfert Taaker	passengeri	1 settembre 1769	Ivi, c.147v
Signora Anna Catarina	Genova	Giovanni Kersemaker	mercanzie per Brancaccio	8 settembre 1769	Ivi, c. 172r
Oost Rust	Bergen	Rinaldo Neueborgh	stoccofisso per Spinelli	12 settembre 1769	Ivi, c.178r
Giovanna Galera	Amsterdam, Salerno	Giovanni Iacobs	mercanzie per Lucio La Marra	23 settembre 1769	Ivi, c.204r
Giovanna e Giacobbe	Lisbona, Salerno	Girolamo Giones	mercanzie per Gennaro Rossi	29 settembre 1769	Ivi, c.214r
Ost Rust	Castellamare	Rinaldo Neurberg	[non presente]	[non presente]	Ivi, c.270r-270v
Unione	Amsterdam, Genova	Giacomo Laars	mercanzie per Liquier	14 dicembre 1769	Ivi, c.369v
Li tre leopardi	Amsterdam	Coenrand Andrez	mercanzie per Palumbo	18 dicembre 1769	Ivi, cc. 373r-373v

1777¹⁵

<i>Nome nave</i>	<i>Provenienza</i>	<i>Nome capitano</i>	<i>Carico</i>	<i>Data di arrivo</i>	<i>Fonte</i>
Delfino	Palermo	Giovanni Andries	mercanzie per i mercanti di questa piazza	25 febbraio 1777	ASN, <i>SGEM, MAR, I Numerazione</i> , f. 280, c. 55r
Tre Fratelli	Genova	Hans Laurens	vacante	13 marzo 1777	ASN, <i>SGEM, MAR, I Numerazione</i> , f. 279, c. 105r
Anna Caterina	Amsterdam, Livorno, Civitavecchia	Herman Gytry	mercanzie per i mercanti di questa piazza	29 marzo 1777	Ivi, c. 141r
Caterina	Amsterdam, Livorno, Civitavecchia, Salerno	Cornelio Roos	mercanzie per i mercanti di questa piazza	6 agosto 1777	ASN, <i>SGEM, MAR, I Numerazione</i> , f. 280, c. 91r

¹⁴ Dichiarò di essere stato visitato da una «galiotta algerina», c. 120r.

¹⁵ Alcune pagine dei volumi in cui sono stati rilegati i Giornali di quest'anno versano in pessime condizioni. Per questo motivo si fa riferimento ai dati pubblicati da Concetta Damiani, che registra 10 arrivi per quest'anno (non è stata trovata una nave proveniente da Genova priva di carico, invece registrata da Damiani). Damiani, *Il movimento mercantile*, cit., p. 141.

Napoli e Amsterdam

<i>Nome nave</i>	<i>Provenienza</i>	<i>Nome capitano</i>	<i>Carico</i>	<i>Data di arrivo</i>	<i>Fonte</i>
Amicizia	Amsterdam, Livorno, Salerno	Pietro Andries	mercanzie per i mercanti di questa piazza	19 agosto 1777	Ivi, c. 126v
S. Caterina	Amsterdam, Salerno	Francesco Roos	mercanzie per i mercanti di questa piazza	19 agosto 1777	Ivi, c. 126v
Il cavallo marino	Amsterdam, Cartagena	Andrea Pietersen	mercanzie per i mercanti di questa piazza	20 novembre 1777	Ivi, c. 435r
Giovanni Battista	Amsterdam, Civitavecchia	Giovanni Quost	mercanzie per i mercanti di questa piazza	1° dicembre 1777	Ivi, c. 463r
Margherita Caterina	Genova	Alessandro Watson	vacante	22 dicembre 1777	Ivi, c. 525r
[Non presente]	Genova	[non presente]	vacante	[non presente]	Damiani, <i>Il movimento mercantile</i> , cit., p. 141.

1780

<i>Nome nave</i>	<i>Provenienza</i>	<i>Nome capitano</i>	<i>Carico</i>	<i>Data di arrivo</i>	<i>Fonte</i>
Delfino	Amsterdam	Hans Nissen	Mercanzie per Gennaro Volpicelli	24 gennaio 1780	ASN, <i>SGeM, MAR, Il Numerazione</i> , b. 195, cc.s.n.
San Giovanni Battista	Amsterdam	Ians Quast	Mercanzie per i mercanti di questa piazza	24 gennaio 1780	Ivi, cc.s.n.
Signora Elisabetta	Pietroburgo, Tesselin [?], Genova	Dirk Adrianeen	Mercanzie per i mercanti di questa piazza	31 marzo 1780	Ivi, cc.s.n.
Tre Fratelli	Amsterdam	Tennis Jansen	Mercanzie per li mercanti di questa piazza	12 maggio 1780	Ivi, cc.s.n.
Anna Jacoba	Ostenda, Cadice, Genova, Livorno	Andrea Baret	Mercanzie per li mercanti di questa piazza	7 luglio 1780	Ivi, cc.s.n.
Maria Caterina	Amsterdam, Ceuta	Cornelio Roos	Mercanzie per li mercanti di questa piazza	16 luglio 1780	Ivi, cc.s.n.
L'Armonia	Marsiglia	Wellem van der Berg	Mercanzie per li mercanti di questa piazza	28 luglio 1780	Ivi, cc.s.n.
S. Caterina	Amsterdam, Salerno	Francesco Roos	Mercanzie per li mercanti di questa piazza	28 settembre 1780	Ivi, cc.s.n.
Maria Caterina	Civitavecchia	Cornelio Roos	vacante	26 settembre 1780	Ivi, cc.s.n.
quattro fratelli	Livorno	Jacob Pitar	Mercantie per li mercanti di questa piazza	19 settembre 1780	Ivi, cc.s.n.
Maria Antonia	Amsterdam, Civitavecchia, Salerno	Michele Witt	Mercanzie per li mercanti di questa piazza	6 settembre 1780	Ivi, cc.s.n.
Vigilanza	Amsterdam	Jan Kleyenburg	Mercanzie per li mercanti di questa piazza	1° dicembre 1780	Ivi, cc.s.n.

6. Navi olandesi in uscita dal porto di Napoli

1760

Nome della nave	Nome capitano	Carico	Destinazione	Data di partenza	Fonte
Henrietta	Ronky de Vries	vacante	Livorno	22 gennaio 1760	ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 265, c. 123r
Il giovane Giovanni	Giovanni Steeman	vacante	Marsiglia	8 febbraio 1760	lvi, c. 152r
Elisabetta	Giovanni Enrico lanses	mercanzie	Venezia	9 febbraio 1760	lvi, c. 157r
Donna Abegael	Cornelio Dekker	mercanzie	Ancona	13 marzo 1760	ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 267, c. 218r-218v
Donna Anna Maria	Gerrit Koter	vacante	Livorno	13 marzo 1760	ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 265, c. 231r-231v
Il Giovine Cornelio	Ian Piter Tranbetter	aceto	Lisbona	26 marzo 1760	lvi, c. 244r
Vriendscap	Tomaso Roo	vacante	Barcellona	22 maggio 1760	ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 267, c. 38r
Susanna	Hans Rauen	vacante	Salonico	7 giugno 1760	lvi, 71r
Galera di Smerna [probabilmente Smirne]	Girolamo Gebel	vacante	Crotone	17 luglio 1760	lvi, c. 162r
Hermes	Ioacchin Vong	vacante	Palermo	30 luglio 1760	lvi, c. 195r
S. Lucia	Piter Roos	mercanzie	Salerno	7 agosto 1760	lvi, c. 214r
Maria Teresa	Tomaso Harmensen	mercanzie	Ancona	7 agosto 1760	lvi, c. 214r
Ioannes Zoovran	Ian Weeyber	vacante	Palermo	19 agosto 1760	lvi, c. 243r
La Giustizia	Piter Vandermeer	mercanzie	Venezia	19 agosto 1760	lvi, c. 243r
Maria Dorotea Galera	Giacomo Hylkey	mercanzie	Smirne	13 ottobre 1760	ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 268, c. 103r
La Campana	Rintie Iacobir Booy	vacante	Messina	27 ottobre 1760	lvi, c. 133r
Signora Achye	Dethloff Meyer	vacante	Livorno	12 dicembre 1760	lvi, c. 246r
Signora Caterina Gius.a	Pietro Hoyen	vacante	Genova	19 dicembre 1760	lvi, c. 265r

1764

Nome della nave	Nome capitano	Carico	Destinazione	Data di partenza	Fonte
Pesce Volante	Pieero Pietersen	vino	Amsterdam	20 febbraio 1764	ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, 269, c.129v
Spenburg	Daniele Zabach	vacante	Salerno	30 aprile 1764	ASN, AE, f. 4858, cc.s.n.
La Signora Giacobba	Francesco Bett	vacante	Marsiglia	15 maggio 1764	lvi, cc.s.n.

Napoli e Amsterdam

<i>Nome della nave</i>	<i>Nome capitano</i>	<i>Carico</i>	<i>Destinazione</i>	<i>Data di partenza</i>	<i>Fonte</i>
La Sig.a Maria	Giacomo Koeman	vacante	Marsiglia	22 maggio 1764	lvi, cc.s.n.
Giovanni Pavinga	Dirk Gherbrand de Roos	5000 tomoli di farina	Livorno	18 luglio 1764	lvi, cc.s.n.
Tramontana d'Olanda	Giovanni Spenger	800 barili di farina	Livorno	18 luglio 1764	lvi, cc.s.n.
Galera Veloce	Huke Disma	vacante	Livorno	31 luglio 1764	lvi, cc.s.n.
Inclinazione	Likle Joannes	vacante	Maiari [probabilmente Maiori]	31 luglio 1764	lvi, cc.s.n.
La Signora Matilde	Gio. Broun	vacante	Alicante	2 agosto 1764	lvi, cc.s.n.
Il Buon essere del Paese	Wibrand Nanning	mercanzie	Venezia	2 agosto 1764	lvi, cc.s.n.
La Sig.a Geltruda	Cornelio Musser	vacante	Alicante	2 agosto 1764	lvi, cc.s.n.
Elisabetta	Gio. Luyter	vacante	Cagliari	10 agosto 1764	lvi, cc.s.n.
La Sig.a Giovanna	Gio. Frisberg	vacante	Genova	13 agosto 1764	lvi, cc.s.n.
Isacc ed Endrik	Jacob Teumtz	vacante	Trapani	13 agosto 1764	lvi, cc.s.n.
Giovane Pietro	Adolfo Albert	vacante	Genova	18 agosto 1764	lvi, cc.s.n.
La Giovine Caterina	Sytse Jacob Hemrica	vacante	Castellammare	29 agosto 1764	lvi, cc.s.n.
Buon stato di Zelanda	Isacco Geynstrom	vacante	Trieste	10 settembre 1764	lvi, cc.s.n.
La Signora Angelina Margherita	Gio. Cartens Reneman	vacante	Livorno	1° ottobre 1764	lvi, cc.s.n.
Speranza	Rein Hacker	vacante	Marsiglia	1° ottobre 1764	lvi, cc.s.n. Anche ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 269, c. 285r
D. a Maria Antonia	Michele White	vacante	Maiorca	2 ottobre 1764	ASN, AE, 4858. Anche ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 269, c. 287r
La Signora Caterina	Douen Scari Zeylemaker	grano	Marsiglia	6 ottobre 1764	ASN, AE, 4858 anche ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 269, c.293r
Maria Galera	Cristian Lourenz	grano	Lisbona	1° novembre 1764	ASN, AE, f. 4858. Anche ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 269, 353r
Il Giovine Corrado	Jacob Staffels Lyst	vacante	Trani	14 novembre 1764	ASN, AE, f. 4858
La Signora Susanna	Jacob Kersies	mercanzie	Smirne	21 novembre 1764	lvi, cc. s.n.

Appendici

1768

<i>Nome della nave</i>	<i>capitano</i>	<i>carico</i>	<i>destinazione</i>	<i>Data di partenza</i>	<i>Fonte</i>
La Signora Nicoletta	Klaas Ubbels	vacante	Alicante	1° gennaio 1768	ASN, AE, f. 4857; anche ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 270, c. 2r
San Giovanni Battista	Pietro Roos	vino	Amsterdam	23 gennaio 1768	ASN, AE, f. 4857. anche ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 270, c29r
La buona intenzione	Giovanni Tailar	vino	Amsterdam	14 febbraio 1768	ASN, AE, f. 4857. anche ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 270, c. 79r
Buona Amicizia	Gerrit Jansen	mercanzie	Marsiglia	25 giugno 1768	ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 270, c328r
Margherita Caterina	Guglielmo Krimper	vacante	Trapani	8 agosto 1768	ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 271, c. 14r
Amicizia	Andrea Iurians	mercanzie	Trieste	27 settembre 1768	lvi, c. 137r
S. Gio. Batta	Pietro Roos	tartaro	Alicante	15 ottobre 1768	lvi, c. 179r

1769

<i>Nome della nave</i>	<i>Nome capitano</i>	<i>Carico</i>	<i>Destinazione</i>	<i>Data di partenza</i>	<i>Fonte</i>
Galera Cristina	Henrich Grill	vino	Rotterdam	4 marzo 1769	ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 272, c. 127r
Anna Galera	Gio. Pruyt	vacante	Gallipoli	7 aprile 1769	lvi, c.191r
Matteo e Samuel	Fran.co Roos	mercanzie	Marsiglia	12 luglio 1769	ASN, SGEM, MAR, I Numerazione, f. 273, c.31r
Giovanna Galena	Olfert Taaker	con passeggeri	Palermo	9 agosto 1769	lvi, c.93r
Postiglione Galera	Cornelio Ruyt	mercanzie	Salerno	13 settembre 1769	lvi, c.179r
Giovanna Galena	Olfert Taaker	passeggeri	Palermo	4 ottobre 1769	lvi, c.221r
Oost Ruyt	Rinaldo Neueborgh	vacante	Alicante	12 ottobre 1769	lvi, c.239r
Giovanni Galera	Giovanni Jacobs de Bovere	vacante	Palermo	13 ottobre 1769	lvi, c.241r
Giovanna e Giacobbe	lens Hensen	vacante	Palermo	21 ottobre 1769	lvi, c.260v
Ost Rust	Rinaldo Neurberg	legname	Alicante	27 ottobre 1769	lvi, c.270r-270v

1767

<i>Nome della nave</i>	<i>Nome capitano</i>	<i>Carico</i>	<i>Destinazione</i>	<i>Data di partenza</i>	<i>Fonte</i>
Delfino	Giovanni Andries	mercanzie	Ancona	15 marzo 1777	ASN, <i>SGEM, MAR, I Numerazione</i> , f. 279, c. 107r
Tre Fratelli	Hans Laurens	vacante	Trani	15 marzo 1777	lvi, c. 107r
Amicizia	Pietro Andries	mercanzie	Livorno	3 settembre 1777	ASN, <i>SGEM, MAR, I Numerazione</i> , f. 280, c. 173r
Signora Caterina	Cornelio Roos	passaggeri	Palermo	15 ottobre 1777	lvi, c. 224r
Il cavallo marino	Andrea Petersen	mercanzie	Ancona	15 dicembre 1777	lvi, c. 507r

1780¹⁶

<i>Nome della nave</i>	<i>Nome capitano</i>	<i>Carico</i>	<i>Destinazione</i>	<i>Data di partenza</i>	<i>Fonte</i>
Signora Elisabetta	Dirk Andriansen	vacante	Trapani	18 maggio 1780	ASN, <i>SGEM, Mar, II Numerazione</i> , f. 195, cc.s.n.
Tre Fratelli	Tennis Jansen	vacante	Corigliano	1° luglio 1780	lvi, cc.s.n.
Anna Caterina	Hartman Geerts	vacante	Zante	10 luglio 1780	lvi, cc.s.n.
Armonia	Wellen van der Berg	vacante	Corigliano	10 agosto 1780	lvi, cc.s.n.
Anna Jacoba	Hendrick Barent	vacante	Smirne	17 agosto 1780	lvi, cc.s.n.
Maria Caterina	Cornelio Roos	mercanzie	Civitavecchia	24 agosto 1780	lvi, cc.s.n.
Maria Antonia	Michele Witt	vacante	Livorno	26 settembre 1780	lvi, cc.s.n.
Non presente	Non presente	vacante	Corigliano	Non presente	Damiani, <i>Il movimento mercantile</i> , cit., p. 141
Non presente	Non presente	mercanzie	Civitavecchia	Non presente	<i>Ibidem</i>

¹⁶ Per quest'anno sono disponibili solo 8 mesi su 12, parte di una documentazione attualmente in fase di riordino e quindi esclusa dalla consultazione. Si completano i dati per quest'anno con quelli pubblicati da Concetta Damiani, che invece ha avuto verosimilmente accesso a tutti i mesi dell'anno in questione. Cfr. Damiani, *Il movimento mercantile*, cit., p. 3.

7. Rappresentanti olandesi nelle Sicilie (XVIII secolo)¹⁷

Diplomatici olandesi nelle Sicilie

- 1738-1742: Jan Aegidius van Egmond van der Nijenburg, inviato straordinario e ministro plenipotenziario
- 1751: Dirk Hubert Verelst, inviato straordinario e plenipotenziario

Consoli olandesi nelle Sicilie

NAPOLI

- 1714-1738: Joseph van Lerbergen
- 1740-1769: Theodore Davel
- 1753 e 1762-1766: Jean François Falçonnet, parente di Davel, gestì il consolato *ad interim* durante i periodi di congedo di quest'ultimo
- 1769-1793: Antoine Liquier
- 1789-1793: Antoine Liquier jr.
- 1793-(1796)¹⁸: Abraham Gibbs
- 1794-1807: Charles Carloy Charelsou, già viceconsole dal 1794, fu nominato console *ad interim* dal 1798 al 1807

PUGLIA

- 1648-(1654): Cosmo de Bourgoigne, resse il consolato dal 21 novembre 1648 al 2 febbraio 1654

SICILIA

- 1700-1733: Giovanni Foberti
- 1733-1738: David Flotard

Dal 1740 i consolati olandesi di Messina e Palermo furono separati.

MESSINA

- 1740-1767: Jacques François Danssé. Fu sostituito dal 1765 al 1767 da Jean Brechtel

¹⁷ Fonte: Schutte, *Repertoria vertegenwoordigers in Nederland en in het buitenland 1584-1810*, cit., pp. 452-458.

¹⁸ Data fatta risalire all'ultima lettera inviata (dicembre 1796).

Napoli e Amsterdam

- 1768-1769: Mr. Johannes Munniks
- 1769-1779: Thomas van den Berg. Fu sostituito nel 1774 da Giuseppe Maria Marchetti e nel 1777 da Natale Guardavoglia, insieme a Litterio Parisi
- 1779-1783: Jean Brechtel
- 1783-(1790)¹⁹: Jean Gaspard de Chapeaurouge

PALERMO

- (1740)²⁰-1743: Giovanni Antonio Rossi
- 1743-1766: Stefano Rossi
- 1767-1800: Rutgerus Alexander de Welscher

8 . *Rappresentanti napoletani all'Aia (XVIII secolo)*²¹

- 1739-1746: Giovanni Fogliani d'Aragona, inviato straordinario
- 1746-1753: Conte Giuseppe Faulon Finocchietti, inviato straordinario
- 1756-1798 (?): Nicola Massardo, residente
- 1757-1758: Marc Antoine Carpentier, incaricato d'affari
- 1762-1766: Conte Giacinto Catanti, ministro plenipotenziario

¹⁹ Data fatta risalire all'ultima lettera inviata (4 dicembre 1790).

²⁰ Già in carica dal 1740, nominato nel 1741.

²¹ Fonte: O. Schutte, *Repertoria vertegenwoordigers in Nederland en in het buitenland (1584-1810)*, Den Haag, Nijhoff, 1976, pp. 667-669.

Fonti d'archivio

- ARCHIVIO DI STATO DI NAPOLI

Fondo: Ministero Affari Esteri

Legazione inglese a Napoli, f. 677

Legazione di Napoli in Olanda, ff. 762, 761, 776, 777, 772, 773, 778, 763, 779, 765, 766, 783, 780, 764, 784, 785, 781, 786, 782, 791, 792, 790, 793

Legazione olandese in Napoli, ff. 822, 824

Spedizioni e relazioni di bastimenti arrivati in questi porti, ff. 4858, 4857

Affari consolari di commercio dell'Ammiragliato e di pubblica salute, f. 4863

Fondo: Segreteria d'Azienda

f. 10, fasc. 14; f. 68, fasc. 1

Fondo: Segreteria di Stato di Guerra e Marina

I^a Numerazione, ff. 265; 267; 268; 269; 270; 271; 272; 273; 279; 280; 281

II^a Numerazione, ff. 195

- NATIONAAL ARCHIEF, L'AIA

Fondo: Staten Generaal

Ingekomen ordinaris brieven en stukken van vorstelijke personen, gezanten, enz. betreffende Italië, Turkije en de Barbarijse Staten Algiers, Marokko, Tripoli en Tunis, ff. 6946, 6947, 6948, 6949, 6950, 6951, 6952, 6953, 6954, 6955, 6956, 6957, 6963, 7004

Verbaal van de extraordinaris envoy en plenipotentiaris Johan Egidius van Egmond van de Nijenburg wegens zijn zending naar Napels in verband met onderhandelingen met de koning van de beide Sicilien over het sluiten van een handelsverdrag met de Republiek (1739 februari 18 - 1742 juli 7), f. 8741

Fondo: Archief van Familie Fagel (1513-1927), 'Beide Sicilien', inhoudende stukken betreffende de onderhandelingen tussen de Koning van beide Siciliën en de Staten-Generaal over een handelsverdrag. Retroacta (1738-1742), f. 1579

Fondo: Admiraliteitcollegies. Verzameling J. Bisdom (1525-1793)
Tractaten, memoriën, aanteekeningen enz. omtrent de betrekkingen der Republiek met vreemde mogendheden, inzonderheid op het gebied van handel en scheepvaart, ff. 241 e 245

Fondo: Levantse Handel
Brieven van de vertegenwoordigers te Constantinopel, van de consuls en andere ambtenaren in de Levant en langs de Middellandse Zee, ff. 177 e 189

Fondo: Archivio J. van der Heim (1727-1799) e P. van der Heim (1753-1823)
Stuk betreffende het sluiten van een «Tractaat van Commercie» tusschen de Ver. Nederlanden en den Koning van de Beide Siciliën (1741), b. 64

Fondo: Archivio Antoine van der Heim (1710), 1737-1746
b. 104, Missiven, ingekomen bij Anthonij van der Heim (1737-1746), Egmond van der Nijenburg, Jan Egidius - van extraordinaris envoyé in Napels en Sicilië (1739-1742)

- RIGSARKIVET, COPENAGHEN

Fondo: *Kommercekollegiet*

Udenlandske og Konsulats-sekretariat, Journalsager, b. 1128

- BIBLIOTECA NAZIONALE DI NAPOLI

ms XI, A17, *Consulta circa la pretenzione che tengono l'ambasciatori francesi, inglesi e olandesi di non essere visitate, quando occorre, doverle diligenziare per sospetti de' Contrabbandi*, ff. 49-55

Bibliografia

Fonti a stampa

- Abreu y Bertodano J.A., *Coleccion de los tratados de paz de España. Reynado de Philippe III*, vol. I, Madrid, por Diego Peralta et alii, 1740
- Bando per la pubblicazione del Real Editto di creazione del Supremo Magistrato di Commercio in Napoli*, Napoli, 26 novembre 1739, Napoli, Francesco Ricciardo impressore del Real Palazzo, 1739
- Battaglia S., *Grande dizionario della lingua italiana*, voll. III e XI, Torino, Utet, 2004
- Bernard J., *Recueil des traites de paix, de trêve, de neutralité, de suspension d'armes, de confédération, d'alliance, de commerce, de garantie*, vol. III, Amsterdam, chez Henry et Veuve de T. Boom, 1700
- Bes L., E. Frankot and H. Brand, *Baltic connections: archival guide to the maritime relations of the countries around the Baltic Sea (including the Netherlands) 1450-1800*, 3 voll., Leiden-Boston, Brill, 2007
- Biographisch woordenboek der Nederlanden bevattende Levensbeschrijvingen van zoodanige personen, die zich op eenigerlei wijze in ons vaderland hebben vermaard gemaakt*, vol. V, Harlem, J.J. van Brederode, 1859
- Biografisch woordenboek der Nederlanden: bevattende levensbeschrijvingen van zoodanige personen, die zich op eenigerlei wijze in ons Vaderland hebben vermaars gemaakt*, vol. XIX, Haarlem, J.J. van Brederode, 1876
- Broggia C. A., *Le risposte ai quesiti del console Balbiani*, a cura di A. Allocati, Napoli, Giannini, 1979
- Consulte, rappresentanze, progetti per l'economia del Regno di Napoli*, vol. I (1736-1739), a cura di D. Ciccolella - A. Clemente - B. Salvemini, Napoli, CNR, 2021
- Cronologia, cronografia e calendario perpetuo*, a cura di A. Cappelli - M. Viganò, Milano, Hoepli, 2006
- Doria P.M., *Del commercio del Regno di Napoli [...] Lettera diretta al sign. D. Francesco Ventura, Degnissimo presidente del Magistrato di Commercio (1739)*, in *Manoscritti napoletani di Paolo Mattia Doria*, a cura di G. Belgioioso, vol. I, Galatina, Congedo, 1981
- de Frede C., *Elenco e descrizione dei documenti distrutti*, in «Il Fuidoro», 5-6, 1954, pp. 100-101
- de Martens G.F., *Supplément au Recueil des Principaux traités d'alliance, de Paix, de trêve, de neutralité, de commerce, de limites, d'échange conclus par les Puissances de l'Europe tant entre elles qu'avec les puissances et etats dans d'autres parties du monde*, I, Gottingue, chez Henri Dieterich, 1802
- De Sariis A., *Codice delle leggi del Regno di Napoli*, voll. II e VIII, Napoli, stamperia Vincenzo Orsini, 1792-1797

- Del Pozzo L., *Cronaca civile e militare delle Due Sicilie sotto la dinastia borbonica dall'anno 1734 in poi*, Napoli, dalla Stamperia Reale, 1857
- Dictionnaire des Pays-Bas au siècle d'or*, sous la d. de C. Secretan - W. Frijhoff, Paris, CNRS, 2018
- Donsi I., *Uno dei fondi recuperati dell'archivio di Stato di Napoli. La Segreteria di Marina*, Estratto da «Studi in onore di Riccardo Filangieri», vol. III, Napoli, Arte Tipografica, 1959, pp. 51-60
- Dumont J., *Corp Universel diplomatique des droits de gens contenant un recueil des traites d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, d'échange, de protection et de garantie, de toutes les Conventions, Transactions, Pactes, Concordats, et autres Contrats qui ont été faits en Europe depuis le Règne de l'Empereur Charles Magne jusques à présent*, tome VI, partie I, Amsterdam, P. Husson et C. Levier, 1728
- Enciclopedia del Negoziante, ossia Gran Dizionario del commercio, dell'industria, del banco e delle manifatture, compilata per cura di varii negozianti e industriosi italiani*, voll. II e VI, Venezia, Giuseppe Antonelli, 1840-1843
- Eusebio L., *Compendio di metrologia universale e vocabolario metrologico*, Bologna, Forni, 1900
- Galanti G.M., *Nuova descrizione storica e geografica delle Sicilie*, voll. II-IV, Napoli, nel Gabinetto letterario, 1788-1790
- Id., *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, a cura di F. Assante - D. Demarco, 2 voll., Napoli 1969
- Galiani F., *Dalle considerazioni sul trattato di commercio tra il re e il re cristianissimo* in Id., *Opere*, a cura di F. Diaz - L. Guerci, Milano-Napoli, Ricciardi, 1975, pp. 715-734
- Genovesi A., *Delle lezioni di commercio o sia d'economia civile da leggersi nella cattedra intieriana*, Napoli, Stamperia simoniana, 1783
- Giustiniani L., *Nuova collezione delle prammatiche del Regno di Napoli*, vol. V, Napoli, stamperia Simoniana, 1804
- Hauterive (d'), P.L.A. - De Cussy F., *Recueil des traités de commerce et navigation de la France avec dex principaux puissances étrangères, depuis la paix de Westfalie en 1648*, partie I, vol. II, Paris, Rey et Gravier libraries, 1834
- Id., *Recueil des traités de commerce et navigation de la France avec les puissances étrangères, depuis la paix de Westphalie en 1648*, partie II, voll. I-V, Paris, Rey et Gravier libraires, 1834-1837
- Halma F., *Le Grand Dictionnaire françois et flamand*, Leiden, chez J. de Wetstein, 1761
- Heeriga K., *Bronnen tot de Geschiedenis van den Levantschen Handel*, voll. I e III, Den Haag, Martinus Nijhoff, 1910-1952
- Inventario 1064, *Segreteria di Guerra e Marina – ramo Marina, Giornali del porto di Napoli (1740-1798). Repertorio*, a cura di F. Salemme, disponibile online http://media.regesta.com/dm_0/ASNA/xdamsProgettareFuturo/allegati/IT/ASNA/CATA/LOGO/0003695/IT.A-SNA.CATA.LOGO.0003695.0007.pdf (consultato 13/09/2023)
- Jannucci G. B., *Economia del commercio del Regno di Napoli*, a cura di F. Assante, vol. I, Napoli, Giannini, 1981
- Koch C., *Table des traités entre la France et les Puissances étrangères depuis la Paix de Westphalie jusqu'à nos jours*, Basle, chez J. Decker, 1802
- Le Robert. Dictionnaire historique de la langue française*, voll. I-III, a cura di A. Rey, Paris, Le Robert, 1999
- Moschetti C.M., *Il codice marittimo del 1781 di Michele de Jorio per il Regno di Napoli*, voll. I-II, Napoli, Giannini, 1979

Bibliografia

- Napoli e la Svezia in età gustaviana: mostra documentaria, catalogo, Archivio di Stato di Napoli, 2-30 dicembre 1985*, Napoli, Arte tipografica, 1985
- Pallante G., *Memoria per la riforma del Regno, «Stanfone» (1735-1737)*, a cura di F. Assante, Napoli, Guida, 1996
- Scali P. P., *Introduzione alla pratica del commercio ovvero notizie necessarie per l'esercizio della matematica contenenti un trattato di aritmetica valutazioni di qualunque sorte di monete*, Livorno, Stamperia di G. P. Fantechi e compagni, 1751
- Schutte O., *Repertorium der buitenlandse vertegenwoordigers, residerende in Nederland, 1584-1810*, Den Haag, Nijhoff, 1983
- Id., *Repertoria vertegenwoordigers in Nederland en in het buitenland (1584-1810)*, Den Haag, Nijhoff, 1976
- Supplementum pragmaticarum edictorum decretorum interdictorum regiarumque sanctionum Regni Neapolitani*, vol. I, Neapolis, Sumptibus Josephi Cervonii Antonii, 1790
- Id., *Epistolario*, vol. V (1757-1758) a cura di G. de Lucia, Roma, Edizioni di storia e letteratura, 1985
- Id., *Epistolario*, vol. XVII (1766-1767) a cura di M. G. Maiorini, Napoli, Società napoletana di Storia Patria, 2007
- Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il Re Nostro Signore e la Corona di Svezia*, Napoli, 1743, per Francesco e Cristoforo Ricciardi Impressori del Real Palazzo
- Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il Re Nostro Signore e la Corona di Danimarca*, Napoli, 1751, presso Ricciardi stampatore del Real Palazzo
- Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il Re Nostro Signore e la Porta Ottomana*, in C.M. Moschetti, *Il codice marittimo del 1781 di Michele De Jorio per il Regno di Napoli*, vol. II, Napoli, Giannini editore, 1979, pp. 1377-1382
- Trattato perpetuo di commercio e navigazione concluso tra il Re Nostro Signore e la Repubblica di Olanda*, Napoli, 1754, Napoli, Nella regale stamperia di Sua Maestà
- Trattato di commercio e navigazione tra Sua Maestà il re delle Due Sicilie e l'imperatrice di tutte le Russie*, in L. Giustiniani, *Nuova collezione delle prammatiche del Regno di Napoli*, vol. V, Napoli, stamperia Simoniana, 1804, pp. 485-508
- Varius D.A., *Pragmaticae Edicta decreta interdicta regiaeque sanctiones Regni neapolitani*, vol. II, Napoli, Antonii Cervonii, 1772
- Volpe P. P., *Vocabolario napoletano-italiano tascabile compilato sui dizionarii antichi e moderni e preceduto da brevi osservazioni grammaticali appartenenti allo stesso dialetto*, Napoli, Sarracino, 1869
- Whatley S., *A General Collection of Treatys, Manifesto's, Contracts of Marriage, Renunciations and other public papers from the Year 1495 to the year 1712*, vol. II, London, J. e P. Knapton et alii, 1732

Studi

- Addobbati A., *Una nuova lettura del Dei Doveri dei Principi neutrali di Ferdinando Galiani*, in *Traffici commerciali, sicurezza marittima, guerra di corsa. Il Mediterraneo e l'Ordine di Santo Stefano*, a cura di M. Cini, ETS, Pisa, 2011, p. 181-219
- Aglietti M., *Les gouvernement des informations. L'évolution du rapport entre l'État et institution consulaire au milieu du XVIII^e siècle*, in «Cahiers de la Méditerranée», 83, 2011, pp. 297-307
- Ajello R., *Il problema della riforma giudiziaria e legislativa nel Regno di Napoli durante la prima metà del XVIII secolo*, Napoli, Jovene, 1961

- Id., *La vita politica napoletana sotto Carlo di Borbone. "La fondazione ed il tempo eroico" della dinastia*, in *Storia di Napoli*, vol. VII, Napoli, Società editrice Storia di Napoli, 1972
- Id., *Arcana Juris. Diritto e politica nel Settecento italiano*, Napoli, Jovene, 1976
- Id., *Nota introduttiva a Carlo Antonio Broggia*, in *Politici ed economisti del primo Settecento*, t. V *Dal Muratori al Cesarotti*, a cura di R. Ajello - M. Berengo - A. Caracciolo - E. Cochrane - E. Leso - R. Paci - G. Ricuperati, Napoli, Ricciardi, 1978, pp. 971-1032
- Id., *Le origini della politica mercantilistica nel Regno di Napoli*, in F. Strazzullo, *Le manifatture d'arte di Carlo di Borbone*, Napoli, Liguori, 1979
- Id., *Dal giurisdizionalismo all'illuminismo nelle Sicilie: Pietro Contegna*, in «Archivio Storico per le provincie napoletane», XCVIII, 1980, p. 383-412
- Id., *Gli afrancesados a Napoli nella prima metà del Settecento. Idee e progetti di sviluppo*, in *I Borbone di Napoli e i Borbone di Spagna. Un bilancio storiografico*, a cura di M. Di Pinto, Napoli, Guida, 1985, pp. 115-192
- Id. *Carlo di Borbone, re delle due Sicilie* in Carlo di Borbone, *Lettere ai sovrani di Spagna (1720-1734)*, a cura di Imma Ascione, vol. I, Roma, Ministero dei beni e delle attività culturali, 2001, pp. 13-64
- Alifano E., *Il grano, il pane e la politica annonaria a Napoli nel Settecento*, Roma, Edizioni Scientifiche italiane, 1996
- Alimento A., *Scelte politiche e dibattito economico. La penetrazione della fisiocrazia in Svezia*, in *Cultura, intellettuali e circolazione delle idee nel Settecento*, a cura di R. Pasta, Milano, Franco Angeli, 1990, pp. 107-136
- Id., *Commercial treaties and the harmonization of national interest: the Anglo-French case (1667-1713)*, in *War, Trade and Neutrality. Europe and the Mediterranean in the Seventeenth and Eighteenth centuries*, a cura di A. Alimento, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 107-128
- Id., K. Stapelbroek, *The Politics of Commercial Treaties. Balance of Power, Balance of Trade*, London, Palgrave Macmillan, 2017
- Allain T., *Des hommes entre Mer du Nord et Méditerranée. Les équipages des navires de commerce d'Amsterdam vers la mer intérieure au XVIII^e siècle*, in *La mer en partage. Sociétés littorales et économies maritimes. XVI^e-XX^e siècle*, sous la d. de X. Daumalin - D. Faget - O. Raveu, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, 2016, pp. 103-116
- Id., *International treaties versus "bonne prise": the case of the Dutch merchant ship De Vriendschap in the Mediterranean in 1745*, in «Comparative Legal History», 5, 1, 2017, pp. 162-176
- Id., *Relations de pouvoirs et enjeux marchands autour du réseau consulaire néerlandais en Méditerranée (XVII^e-XVIII^e siècles)*, in *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVII^e-XX^e siècle)*, sous la d. de A. Bartolomei - G. Calafat - M. Grenet - U. Jörg, Madrid/Rome, Casa de Velazquez/EFR, 2017, pp. 421-438
- Id., *Au prisme du récit de la fortune de mer : les capitaines d'Amsterdam et l'économie maritime méditerranéennes au XVIII^e siècle*, in *Entrepreneurs des mers. Capitaines et mariniers du XVI^e au XIX^e siècle*, sous la d. de G. Buti - L. Lo Basso - O. Raveux, Paris, Riveneuve, 2017, pp. 19-37
- Id. - Nijenhuis-Bescher A. - Thomas R., *Les Provinces-Unies à l'époque moderne. De la Révolte à la République batave*, Malakoff, Armand Colin, 2019
- Allocati A., *L'archivio della Segreteria di Stato della Casa Reale dei Borbone di Napoli*, in «Rassegna storica del Risorgimento», LIV, 3, 1967, pp. 438-464
- Allocati A., *Il Supremo magistrato di Commercio del Regno di Napoli*, in «Studi economici», X, 1-2, 1995, pp. 114-121

Bibliografia

- Amore D., *Napoli, San Pietroburgo e il Mediterraneo, 1777-1861*, tesi di dottorato, Università degli studi di Napoli "Federico II", Université Paris I Panthéon Sorbonne, dir. A.M. Rao e M.P. Rey, 2017
- Andersen, D.H., *The Danish flag in the Mediterranean. Shipping and trade (1747-1807)*, 2 vol, Ph.d thesis, University of Copenhagen, dir. prof. Ole Feldbæk, 2000
- Id., Pourchasse P., *La navigation des flottes de l'Europe du Nord vers la Méditerranée (XVII^e-XVIII^e siècles)*, in «Revue d'Histoire maritime», 13, 2011, pp. 39-42
- Andreozzi D., «*Ne pas celui de la nation*». *Moralità, norme, interessi e commerci tra Trieste, il mare e gli spazi mercantili (XVIII secolo)*, in «Storia economica», XIX, 2, 2016, pp. 403-431
- Assante F., *Il mercato delle assicurazioni marittime*, Napoli, Giannini, 1979
- Barbagallo F., *Discussioni e progetti sul commercio tra Napoli e Costantinopoli nel Settecento*, in «Rivista storica italiana», LXXXIII, 2, 1971, pp. 265-296
- Barbera Cardillo G., *Alla ricerca di una reale indipendenza. I Borboni di Napoli e la politica dei trattati*, Milano, Franco Angeli, 2013
- Bartolomé A., Marzagalli S., *Introduction*, in *La Méditerranée dans la circulation atlantique au XVIII^e siècle*, numero monografico della «Revue d'histoire maritime», 13, 2011, pp. 7-20
- Benigno F., *Il porto di Trapani nel Settecento. Rotte, traffici, esportazioni (1674-1800)*, Trapani, Litotipografia C. Gervasi, 1982
- Belissa M., Schnakenbourg E., *Les circulations diplomatiques en Europe au XVIII^e siècle: représentation, information, diffusion des modèles culturels*, in *Les circulations internationales en Europe années 1680-années 1780*, sous la d. de P. Pourchasse - P. Y. Beaurepaire, Rennes, PUR, 2010, pp. 279-295
- Bely L., *Histoire de la diplomatie et des relations internationales des Temps modernes*, in *Sulla diplomazia in età moderna. Politica, economia, religione*, a cura di R. Sabbatini - P. Volpini, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 19-34
- Ben Yessef Garfia, J.R., *Le carte "Romano" della Società Napoletana di Storia Patria: il riordino delle schede*, in «Archivio storico per le province napoletane», CXL, 2022, pp. 249-278
- Bevilacqua P., *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale (secoli XVIII-XX)*, in «Meridiana», 1, 1987, pp. 19-45
- Bicci A., *Gli olandesi nel Mediterraneo. Amsterdam e l'Italia (sec. XVII)*, in *Économies méditerranéennes équilibres et intercommunications: XIII^e-XIX^e siècles. Actes du II colloque international d'histoire (Athènes, 18-25 septembre 1983)*, vol. I, Atene, Centre de Recherches Néohelléniques de la Fondation National de la Recherche Scientifique, 1985, pp. 39-76
- Id., *Italiani ad Amsterdam nel Seicento*, in «Rivista storica italiana», CII, 3, 1990, pp. 899-934
- Bloch M., *Per una storia comparata delle società europee*, in Id., *Storici e storia*, a cura di E. Bloch, Torino, Einaudi, 1997
- Blow Williams J., *British commercial policy and trade expansion (1750-1850)*, London, Oxford University press, 1972
- Braudel F., *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 2010
- Buccianti G., *Accordi e trattati commerciali e di Asiento dalla pace di Westfalia alla pace di Utrecht*, Milano, Giuffrè, 1967
- Cancello A., *Le relazioni anglo-napoletane a metà Settecento attraverso la corrispondenza diplomatica inglese*, in Estratto di «Economia e storia», XV, 1978, pp. 238-261
- Cardoso J. L., *The Anglo-Portuguese Methuen Treaty of 1703: Opportunities and Constrains of Economic Development*, in *Politics of Commercial Treaties. Balance of Power, Balance of Trade*, a cura di A. Alimento - K. Stapelbroek, London, Palgrave Macmillan, 2017, pp. 105-124

- Caridi G., *Una riforma borbonica bloccata. Il Supremo Magistrato di Commercio nel Regno di Napoli (1739-1746)*, in «Mediterranea», VIII, 21, 2011
- Carnevale D., *L'affare dei morti: mercato funerario, politica e gestione della sepoltura a Napoli (secoli XVII-XIX)*, Rome, École française de Rome, 2014
- Id., *La sépulture des non catholiques à Naples entre XVIII^e et XIX^e siècle : règles et exceptions de l'intolérance*, in *L'orchestration de la mort. Les funérailles, des temps modernes à l'époque contemporaine*, sous la d. de E. Belmas - S. Nonnis-Vigilante, Presses universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, 2017, pp. 81-102
- Id., *Il corpo dell'altro. Sepolture ebraiche e musulmane nella Napoli del Settecento*, in *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento. Scambi, immagini, istituzioni*, Bari, Edipuglia, 2017, pp. 59-73
- Carrino A., *L'affaire des bleds. La carestia napoletana nel lago borbonico*, in «Società e storia», 168, 2020, pp. 233-252
- Id., Salvemini B., *Porti di campagna, porti di città. Traffici ed insediamenti nel Regno di Napoli visti da Marsiglia*, in «Quaderni storici», 121, 1, 2006, pp. 36-67
- Carter A.C., *Neutrality or Commitment: the Evolution of Dutch Foreign Policy (1667-1795)*, London, Edward Arnold, 1975
- Castaldo Manfredonia L., *Gli arrendamenti. Fonti documentarie conservate presso l'Archivio di Stato di Napoli*, 2 voll., Napoli, Arte tipografica, 1986
- Cavalcanti, *Le relazioni commerciali tra il Regno di Napoli e la Russia, 1777-1815. Fatti e teorie*, Biblioteca dei «Cahiers internationaux d'histoire économique et sociale», Genève, Droz, 1979
- Cazala J., *Les standards indirects de traitement. Traitement de la nation la plus favorisée et traitement national*, in *Droit international des investissements et de l'arbitrage transnational*, sous la d. de C. Leben, Paris, Pedone, 2015, pp. 265-286
- Choley P., *Oil silk and Enlightenment. Economic problems in XVIII century Naples*, Napoli, Istituto Italiano di Studi Storici, 1965
- Ciccolella D., *La seta nel Regno di Napoli nel XVIII secolo*, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 2003
- Id., *Statistiche e riforme tra ancien regime e rivoluzione. Giuseppe Maria Galanti e il Bilancio del commercio estero del Regno di Napoli*, in «Storia economica», XIII, 3, 2010, pp. 265-318
- Id., *Naples, sixteenth century-1809*, in «Revue de l'OFCE», CXL, 4, 2015, pp. 275-279
- Id., *False Transparency. Disclosing Financial Data, between Enlightenment and Absolutism (Naples, 1780s)*, in «Histoire & Mesure», XXX, 2, 2015, p. 215-256
- Id. - Clemente A. - Salvemini B., *Presentazione*, in *Consulte, rappresentanze, progetti per l'economia del Regno di Napoli*, vol. I (1736-1739), a cura di D. Ciccolella - A. Clemente - B. Salvemini, Napoli, CNR, 2021, pp. VII-XXV
- Cieślak, E., *Aspects of Baltic Sea-Borne Trade in the XVIIIth Century. The trade relations between Sweden, Poland, Prussia and Russia*, in «Journal of European Economic History», 12, 2, 1983, pp. 239-270
- Clemente A., *Quando il reato non è "peccato". Il contrabbando nel Regno di Napoli tra conflitti giurisdizionali, pluralismo istituzionale e quotidianità degli scambi (XVIII secolo)*, in «Quaderni Storici», 143, 2, 2003, pp. 359-394
- Id., *Il lusso cattivo. Dinamiche di consumo nella Napoli del Settecento*, Roma, Carocci, 2011
- Id., *Innovation in capital city: central policies, markets and migrant skills in Neapolitan ceramic manufacturing in XVIII century*, in *Innovation and creativity in late medieval and Early Modern European Cities*, ed. by K. Davids - B. De Munck, London, Routledge, 2014, pp. 315-335

Bibliografia

- Id., *La sovranità vincolata: mercantilismi, guerre commerciali e dispute istituzionali negli anni Settanta del Settecento (Napoli e Venezia)*, in «Storia economica», XVIII, 2, 2015, pp. 517-546
- Id., *Aporie della moralità mercantile e governo politico del mercato: un negoziante "virtuoso" nella carestia del 1764*, in «Storia economica», XIX, 2, 2016, pp. 531-559
- Id., R. Zaugg, *Hermes, the Leviathan and the Grand Narrative of New Institutional Economics: The Quest for Development in the Eighteenth-Century Kingdom of Naples*, in «Journal of Modern European History», 15, 1, 2017, pp. 109-129
- Id., *Stati e commercio nell'Europa moderna tra reti e gerarchie*, in «Storia economica», XX, 2, 2017, pp.469-488
- Id., *Da Tripoli a Messina. Spazi contesi nel Mediterraneo settecentesco, tra complementarità macroeconomiche e gelosia del commercio*, in «Storia economica», XXI, 1, 2018, pp. 11-34
- Id., *La carestia come risorsa. Mercanti e istituzioni a Napoli nel 1763-1764*, in «Società e storia», 168, 2020, pp. 269-275
- Id., *Un console mercante nella Napoli borbonica (1734-1755). Reti, nazioni e istituzioni nei giochi dello scambio*, Bari, Edipuglia, 2022
- Id., M. Almbjör, *Mercantilism from below? Swedish consuls and merchant networks between Naples and Stockholm in the mid eighteenth century*, in «Business History», 2023, pp. 1-21
- Conca Messina S.A., *Profitti di potere. Stato ed economia nell'Europa moderna*, Roma-Bari, Laterza, 2016
- Coniglio G., *Annona e calmieri a Napoli durante la dominazione spagnuola. Osservazioni e Rilievi*, in «Archivio storico per le province napoletane», XXVI, 65, 1940, pp. 105-194
- Id., *Il Vicereame di Napoli nel secolo XVII. Notizie sulla vita commerciale e finanziaria secondo nuove ricerche negli archivi italiani e spagnoli*, Roma, Edizioni di storia e letteratura, 1955
- Id., *I Borboni di Napoli*, Milano, dall'Oglio editore, 1981
- Id., *Il declino del Vicereame di Napoli (1599-1689)*, vol. I, Napoli, Giannini, 1990
- Contino E., *Le funzioni dei consoli e lo sviluppo del commercio marittimo nel Regno di Napoli*, Napoli, Giannini, 1983
- Crespo Solana A., *El Comercio marítimo entre Amsterdam y Cádiz: 1713-1778*, Madrid, Banco de España, 2000
- Damiani C., *Il movimento mercantile nel porto di Napoli nella seconda metà del XVIII secolo*, tesi di dottorato, Istituto Universitario Navale di Napoli, dir. L. de Matteo, 1999
- De Groot A., *Ottoman North Africa and the Dutch Republic in the Seventeenth and Eighteenth century*, in «Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée», 39, 1985, pp. 131-147
- De Majo, *Fogliani Sforza d'Aragona, Giovanni* in *Dizionario biografico degli italiani*, vol. XL-VIII, Roma, Istituto Enciclopedia Italiana, 1997, disponibile online [http://www.treccani.it/enciclopedia/fogliani-sforza-d-aragona-giovanni_\(Dizionario-Biografico\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/fogliani-sforza-d-aragona-giovanni_(Dizionario-Biografico)/) (consultato 29/01/2024)
- Denis-Delacour C., *Les Défis de la souveraineté. Navigations napolitaines en mer ottomane (1734-1856)*, Paris, Garnier, 2021
- Id., Salvemini B., *Introduction. Moralités marchandes du XVIII^e siècle*, in «Rives méditerranéennes», 49, 2014, pp. 5-15
- Desideri G., *Immagine e ricerca storica. Una fonte iconografica per lo studio del trattato di commercio tra Olanda e Napoli (1753)*, in *Attraverso la storia. Nuove ricerche sull'età moderna in Italia*, a cura di E. Ivetic, Napoli, Editoriale scientifica, 2020, pp. 445-461
- Id., *Strategie, protezione e reti di relazioni. Note sui consoli olandesi a Napoli nel secondo Settecento*, in *Storie d'archivio. Un privatissimo per Anna Maria Rao*, a cura di D. Ambron - D.

- Carnevale - D. Cecere - P. Palmieri - A. Tuccillo, Grumo Nevano, Marchese, 2020, pp. 85-98
- De Rosa L., *Navi, merci, nazionalità. Itinerari in un porto dell'età preindustriale: il porto di Napoli nel 1760*, in *Saggi e ricerche sul Settecento*, Napoli, Istituto italiano per gli Studi Storici, 1968, pp. 332-387
- Id., *Broggia, Carlo Antonio*, in *Dizionario Biografico degli italiani*, vol. XIV, Roma, Istituto Enciclopedia Italiana, 1972 (http://www.treccani.it/enciclopedia/carlo-antonio-broggia_%28Dizionario-Biografico%29/, consultato 15/09/2023);
- Id., *Studi sugli arrendamenti nel Regno di Napoli: aspetti della distribuzione della ricchezza mobiliare nel mezzogiorno continentale (1649-1806)*, Napoli, Istituto di studi sulle società del Mediterraneo, Consiglio nazionale delle ricerche, 2005 (ristampa anastatica dell'edizione del 1958)
- De Vries J., *De statistiek van in-en uitvoer van de Admiraliteit op de Maaze (1784-1793)*, in «Economisch-historisch jaarboek», 30, 1965, pp. 236-307
- Id., van der Woude A., *The First Modern Economy: Success, Failure, and Perseverance of the Dutch Economy (1500–1815)*, Cambridge, Cambridge University press, 1997
- Diaz F., *Labate Galiani consigliere estero del Regno di Napoli*, in «Rivista Storica Italiana», LXXX, 4, 1968, pp. 834-909
- Id., *Politica estera e problemi economici nell'opera di Ferdinando Galiani*, in *Ferdinando Galiani*, convegno italo-francese sul tema (Roma, 25-27 maggio 1972), Roma, Accademia nazionale dei Lincei, 1975, pp. 79-107
- Di Taranto G., *La marina mercantile nel Mezzogiorno. Un bilancio storiografico*, in *La storiografia marittima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea*, a cura di A. Di Vittorio - C. Barciela-Lopez, Bari, Cacucci 2001, pp. 285-314
- Di Vittorio A., *Gli austriaci e il Regno di Napoli, 1707-1734. Ideologia e politica di sviluppo*, Napoli, Giannini, 1969
- Id., *Il commercio tra Levante Ottomano e Napoli nel secolo XVIII*, Napoli, Giannini editore, 1979
- Id., *Il coinvolgimento del Regno di Napoli, provincia austriaca (1707-1734), nel trattato commerciale del 1718 tra Impero asburgico e Porta ottomana*, in *Studi storici dedicati a Orazio Cancilla*, a cura di A. Giuffrida - F. D'Avenia - D. Palermo, vol. III, Palermo, Mediterranea, 2011, pp. 927-936
- Elias J. E., *De Vroedschap van Amsterdam (1578-1795)*, vol. I, Amsterdam, N. Israel, 1963
- Engels M. C., *Merchants, Interlopers, Seamen and Corsairs: the "Flemish" community in Livorno and Genua (1615-1635)*, Hilversum, Verloren, 1997
- Falcetta A., «Ad utilità del commercio de' due Regni». *L'orizzonte morale dei mercanti greco-otomani nel Regno di Napoli (XVIII secolo)*, in «Storia economica», XIX, 2016, 2, pp. 561-585
- Ferraro I., *Napoli: atlante della città storica*, vol. VII, *Pizzofalcone e «Le Mortelle»*, Napoli, Clean, 2002
- Filesi T., *Un interessante capitolo delle relazioni tra Napoli e Tripoli: 1739-1747*, in «Clio», VI, 1971, pp. 337-354
- Id., *Un secolo di rapporti tra Napoli e Tripoli (1734-1835)*, Napoli, Giannini, 1983
- Filippini J.P., *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, vol. I, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1998
- Finocchietti di Livorno*, in D. Tiribilli-Giuliani, *Sommario delle famiglie celebri toscane*, Firenze, A. Diligenti, 1862, pp. 27-30
- Fornari T., *Delle teorie economiche nelle province napoletane*, Milano, Hoepli, 1888

Bibliografia

- Frigo D., *Politica e diplomazia. I sentieri della storiografia italiana*, in *Sulla diplomazia in età moderna*, a cura di R. Sabatini – P. Volpini, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 35-60
- Frodi marittime tra norme e istituzioni (secc. XVII-XIX), a cura di B. Salvemini - R. Zaugg, numero monografico di «Quaderni Storici», 143, 2, 2013
- From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in North Sea and the Baltic (1350-1850). Essays in honor of J. A. Faber: on the occasion of his retirement as professor of economic and social history at the University of Amsterdam*, ed. by W.G. Heeres - L.M.J.B. Hesp - L. Noordegraaf - R.C.W. van der Voort, Hilversum, Verloren, 1988
- Fusaro M., *Reti commerciali e traffici globali*, Roma-Bari, Laterza, 2008
- Galasso G., *Alla periferia dell'impero: il Regno di Napoli nel periodo spagnolo, secoli XVI-XVII*, Torino, Einaudi, 1994
- Id., *Storia del Regno di Napoli*, vol IV, *Il Mezzogiorno borbonico (1734-1815)*, Torino, UTET, 2006
- Id., *Genovesi: arretratezza e sviluppo nel Mezzogiorno*, in *Antonio Genovesi. Economia e morale*, a cura di A.M. Rao, Napoli, Giannini, 2018, pp. 44-65
- Gangemi M., *Esportazioni calabresi nel XVIII secolo. Le tratte di seccamenti, salumi, tavole, legnami ed altro*, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1991
- Gelder M. (van), *Trading Places. The Netherlandish Merchants in Early Modern Venice*, Leiden-Boston, Brill, 2009
- Gentil da Silva J., *Trafics du Nord, marchés du «Mezzogiorno»*, finances génoises : recherches et documents sur la conjoncture à la fin du XVI siècle, in «Revue du Nord», 41, 1959, pp. 129-152
- Giura V., *Gli Ebrei e la ripresa economica del Regno di Napoli: 1740-1747*, Napoli, Institut International d'Histoire de la Banque, 1978
- Id., *Presenza ebraica e vita economica nel Regno di Napoli: secoli XV-XVIII*, in *Dimenticare Croce? Studi e orientamenti di storia del Mezzogiorno*, a cura di A. Musi, Napoli, Edizioni Scientifiche italiane, 1991, pp. 137-150
- Grendi E., *I nordici e il traffico nel porto di Genova (1590-1666)*, in «Rivista Storica Italiana», LXXXIII, 1, 1971, pp. 23-71
- Id., *Sul commercio anglo-italiano del Settecento: le statistiche dei Customs*, in «Quaderni storici», 79, 1, 1992, pp. 263-275
- Guariglia R., *Un mancato trattato di commercio tra le Due Sicilie e la Francia e un parere inedito dell'abate Galiani*, in «Rivista di diritto internazionale», VIII, 1, 1914, pp. 5-20
- Guerci L., *L'Europa del Settecento. Permanenze e mutamenti*, Torino, UTET, 2006
- Guida G., *Breve storia dei cimiteri acattolici di Napoli*, in G. Alisio, *Il cimitero degli inglesi*, Napoli, Electa, 1993, pp. 13-22
- Gullino S., *Northern grain and the Flamish nation in Genoa: the structural consequences of a famine (1585-1616)*, in «Business History», special issue *Minorities and Grain Trade in Early Modern Europe*, 2021, pp. 1-18
- Il commercio inglese nel Mediterraneo dal Cinquecento al Settecento. Corrispondenza consolare e documentazione britannica tra Napoli e Londra*, a cura di G. Pagano De Divitiis, Napoli, Guida, 1984
- Iodice A., *Il porto franco, diffusione di un modello economico: politiche, attori, ideologie, mito. Due realtà a confronto: Genova e Marsiglia (1590-1817)*, tesi di dottorato, Università di Napoli "Federico II" - Aix-Marseille Université, dirr. A.M. Rao, B. Marin, 2017
- Israel J.I., *The Dutch Republic and the Hispanic World, 1606-1661*, Oxford, Clarendon press, 1982

- Id., *The Dutch Merchant colonies in the Mediterranean during the Seventeenth century*, in «Renaissance and Modern Studies», 30, 1, 1986, pp. 87-108
- Id., *Dutch Primacy in World Trade (1585-1740)*, Oxford, Clarendon Press, 1989
- Id., *A conflict of Empires: Spain and Netherlands (1618-1648)*, in Id., *Empires and Entrepreneurs: Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews (1585-1713)*, London, Hambledon Press, 1990, pp. 2-41
- Id., *The Phases of Dutch Straatvaart, 1590-1712: a chapter in the economic history of the Mediterranean*, in Id., *Empires and Entrepreneurs. The Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews, 1585-1713*, London, Hambledon, 1990, pp. 133-162
- Id., *The Dutch republic: its rise, greatness and fall (1477-1806)*, Oxford, Clarendon press, 1998
- Janin F., *La France face aux Deux-Siciles (1734-1792). Les impasses de la grandeur*, Thèse de doctorat, École Pratique des Hautes Études, dir. Jean-Claude Waquet, 2016
- Johansen H. C., *Scandinavian Shipping in the Late Eighteenth Century in a European Perspective*, in «The Economic History Review», XLV, 3, 1992, pp. 479-493
- Kadi I. H., *Ottoman and Dutch Merchants in the Eighteenth Century. Competition and cooperation in Ankara, Izmir and Amsterdam*, Leiden-Boston, Brill, 2012
- Knoppers J.V.Th., *De vaart in Europa*, in *Maritieme Geschiedenis der Nederlander*, ed. by G. Asaert, vol. III, Amsterdam, Unieboek, pp. 226-261
- Koenigsberger H., *English merchants in Naples and Sicily in Seventeenth Century*, in «The English Historical Review», 62, 244, 1947, pp. 304-326
- Kossmann E.H., *The Dutch Republic*, in *The New Cambridge Modern History*, vol. V, *The Ascendancy of France (1648-1688)*, ed. by F.L. Casten, Cambridge, Cambridge University Press, 1961, pp. 275-300
- Id., *The Low Countries*, in *The Cambridge Modern History*, vol. IV, *The Decline of Spain and the Thirty Years War, 1609-48/49*, ed. by J.P. Cooper, Cambridge, Cambridge University Press, 1970, pp. 359-384
- Krieken G. van, *Corsaires et marchands. Les relations entre Alger et les Pays-Bas (1604-1830)*, Paris, Bouchène, 2012
- La Macchia A., *La competitività dell'industria francese e il mercato napoletano del Settecento*, in «Rivista di storia economica», XXVI, 3, 2010, pp. 347-366
- Lazzarini I., *Storia della diplomazia e International Relations Studies fra pre- e post- moderno*, in «Storica», XXII, 65, 2016, pp. 9-41
- Lind G., *The Making of the Neutrality Convention of 1756. France and her Scandinavian allies*, in «Scandinavian Journal of History», 8, 1983, p. 171-189
- Lo Basso L., *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Ventimiglia, Philobiblon Edizioni, 2002
- Lo Sardo E., *Napoli, Londra e i concorrenti mediterranei*, Estratto dall'«Archivio storico per le province napoletane», CVII, 1990, pp. 1-26
- Id., *Napoli e Londra nel XVIII secolo. Le relazioni economiche*, Napoli, Jovene, 1991
- Lo spazio tirrenico nella "grande trasformazione". Merci, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, a cura di B. Salvemini, Bari, Edipuglia, 2009
- Lopez Martin I., *Embargo and protectionistic policies: Early Modern Hispano-Dutch Relations in Western Mediterranean*, in «Mediterranean Studies», 7, 1998, pp. 191-219
- Martini M., *Pesi misure e monete nella storia del Regno di Napoli*, Lecce, Youcanprint, 2018
- Macry P., *Ceto mercantile e azienda agricola nel Regno di Napoli: il contratto alla voce nel XVIII secolo*, in «Quaderni storici», 21, 1972, pp. 851-909

Bibliografia

- Id., *Mercato e società nel Regno di Napoli. Commercio del grano e politica economica nel Settecento*, Napoli, Guida, 1974
- Mafrici M., *Rapporti diplomatici e scambi commerciali nel Mediterraneo moderno. Atti del convegno internazionale di studi (Fisciano 23-24 ottobre 2002)*, a cura di M. Mafrici, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2004, pp. 151-172, pp. 151-172
- Id., *Il Mezzogiorno d'Italia e il mare: problemi difensivi nel Settecento*, in *Mezzogiorno in armi (secc. XV-XVIII)*, a cura di R. Cancila, vol. II, Palermo, Mediterranea, 2007, pp. 637-663
- Id., *Le relazioni diplomatiche e commerciali tra il Regno di Napoli e l'Impero russo nel secolo dei Lumi*, in *Sulla diplomazia in età moderna. Politica, economia, religione*, a cura di R. Sabbatini - P. Volpini, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 219-239
- Id., *La diplomazia in azione nel Sette-Ottocento: rapporti commerciali tra la Russia e il Regno di Napoli*, in *Mediterraneo e il Mar Nero. Due mari tra età moderna e contemporanea*, a cura di L. Mascilli Migliorini - M. Mafrici, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 2012, pp. 31-51
- Maiorini M.G., *Neapolitan diplomacy in XVIII century: policy and the diplomatic apparatus*, in *Politics and diplomacy in Early Modern Italy. The structure of diplomatic practice (1450-1800)*, a cura di D. Frigo, Cambridge, Cambridge University press, 2000, pp. 176-209
- Id., *I danesi a Napoli nel Settecento. Il corpo diplomatico attraverso i documenti dell'Archivio di Stato di Napoli*, in «Analecta studi danici», XXVIII, 2001, pp. 125-133
- Marin B., *Commerce du blé et politique internationale. L'affaire des grains de Marseille durant la disette de Naples (1764)*, in *Lo spazio tirrenico nella "grande trasformazione". Mercè, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, a cura di B. Salvemini, Bari, Edipuglia, 2009, pp. 401-416
- Id., *Trasformazioni portuali a Napoli nel Settecento. La nuova strada della Marina e il paesaggio del litorale orientale*, in *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento. Scambi, immagini, istituzioni*, a cura di A.M. Rao, Bari, Edipuglia, 2017, pp. 193-211
- Mattingly G., *Diplomazia e diritto internazionale*, in *Storia del mondo moderno*, vol. III, *La Controriforma e la rivoluzione dei prezzi (1559-1610)*, a cura di R. B. Werham, Milano, Garzanti, 1970, pp. 181-209
- Mazzoleni J., G. Coniglio, *Carteggi superstiti della Segreteria di Stato borbonica*, in «Rassegna storica del Risorgimento», XXXIX, I, 1952, pp. 30-37
- Menniti Ippolito A., *Il cimitero acattolico di Roma. La presenza protestante nella città del papa*, Roma, Viella, 2014
- Meriggi M., *La terra vista dal mare. Il Regno di Napoli e la peste di Costantinopoli del 1778*, in *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento. Scambi, immagini, istituzioni*, a cura di A.M. Rao, Bari, Edipuglia, 2017, pp. 123-141
- Migliorini A.V., *I problemi del trattato franco-napoletano di navigazione e di commercio (1740-1766)*, in «Rivista storica italiana», XCI, 1 (1979), pp. 180-207
- Modelli d'oltre confine. Prospettive economiche e sociali negli antichi Stati italiani*, a cura di A. Alimento, Roma, Edizioni di storia e letteratura, 2009
- Montaudo A., *L'olio nel Regno di Napoli nel XVIII secolo: commercio, annona e arrendamenti*, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 2005
- Montuono G.M., *Il palazzo Carafa-Loffredo a Pizzofalcone*, in *History of engineering: proceedings of the International conference: Naples, 2014 May 19th-20th*, vol. II, ed. by S. D'Agostino - G. Fabbriatore, Napoli, Cuzzolin, 2014, pp. 827-846
- Moscato R., *L'Archivio della prima segreteria di stato napoletana durante il regno di Carlo di Borbone*, in «Notizie degli Archivi di Stato», III, 2-3, 1943, pp. 140-159

- Mout N., *Justus Lipsius between War and Peace. His Public Letter on Spanish Foreign Policy and the Respective Merits of War, Peace or Truce (1595)*, in *Public Opinion and Changing Identities in the Early Modern Netherlands. Essays in honor of Alastair Duke*, ed. by J. Pollman - A. Spicer, Brill, Leiden - Boston, 2007, pp. 141-162
- Müller L., *Consuls, corsairs and commerce. The Swedish consular service and long-distance shipping, 1720-1815*, Stoccolma, Uppsala University, 2004
- Id., *Commerce et navigation suédois en Méditerranée à l'époque moderne, 1650-1815*, in «Revue d'histoire maritime», 13, 2011, pp. 45-70
- Naphy W., Spicer A., *La peste in Europa*, Bologna, Il Mulino, 2006
- Neff, *Peace and prosperity: commercial aspects of peace-making*, in *Peace treaties and international law in European History: From the Late Middle Ages to World War One*, ed. by R. Lesaffer, Cambridge, Cambridge University Press, 2004, pp. 365-381
- Nicosia V. M., *Il commercio della Francia con le Due Sicilie nel secolo XVIII. Un Mémoire dell'archivio nazionale di Parigi*, in «Rassegna siciliana di storia e cultura», IV, 11, 2000, pp. 155-170
- North M., Snapper F., *The Baltic trade and the decline of the Dutch economy in the 18th century*, in *Baltic Affairs. Relations between Netherlands and North-Eastern Europe 1500-1800*, ed. by J.Ph.S Lemmink - J.S.A.M. van Konigsbrugge, Nijmegen, Instituut voor Noord-en Oosteuropese studies, 1990, pp. 263-286
- Nuzzo G., *Il mancato trattato di commercio tra L'Inghilterra e Napoli nella seconda metà del Settecento*, in *Scritti in memoria di Leopoldo Cassese*, Napoli, Libreria scientifica editrice, 1971, pp. 323-329
- Oldewelt W. F. H., *De scheepvaartstatistiek van Amsterdam in de XVII^e en XVIII^e eeuw*, in «Jaarboek van het Genootschap Amstelodamum», 45, 1953, pp. 114-152
- Ozanam D., *Les diplomates espagnols du XVIII^e siècle. Introduction et répertoire bibliographique (1700-1808)*, Madrid-Bordeaux, Casa de Velásquez, 1998
- Pagano De Divitiis G., *Il Mediterraneo nel XVII secolo: L'espansione commerciale inglese e l'Italia*, in «Studi Storici», XXVII, 1, 1986, pp. 109-148
- Id., *Verso i mari del Nord. Mediterraneo ed Europa Settentrionale in età moderna*, Roma, Meridiana libri, 2005
- Perrone F., *Il supremo magistrato di commercio*, Napoli, Luigi Pierro editore, 1916
- Pilati R., *Del Commercio. Gregorio Grimaldi e il riformismo napoletano della prima età borbonica*, in «Frontiera d'Europa», VII, 2001, pp. 281-318
- Pingaro C., *Napoli e Stoccolma: impegni commerciali nel Mediterraneo al tempo di Carlo di Borbone*, in *Transire mare, Atti del II convegno nazionale Cultura navale e marittima (22-23 settembre 2016)*, a cura di M.C. Morozzo della Rocca - F. Tiboni, Firenze 2017, pp. 605-616
- Id., *Entre Méditerranée Y Báltico. El partenariado comercial "Nápoles-Estocolmo" en la segunda mitad del siglo XVIII*, in «Rivista storica italiana», CIV, 2, 2020, pp. 601-626
- Plebani E. - Valeri E. - Volpini P., *Diplomazie. Linguaggi, negoziati e ambasciatori fra XV e XVI secolo*, Milano, Franco Angeli, 2017
- Pourchasse P., *Les marchands et négociants dans les villes portuaires du Nord de l'Europe au XVIII^e siècle*, in *Gens de mer. Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne*, sous la d. de E. Guerber - G. Le Bouëdec, Rennes, PUR, 2013, p. 257-268
- Id., *Réseau consulaire et information économique : l'exemple du Danemark au XVIII^e siècle*, in «Relations internationales», 157, 2014, pp. 25-39
- Id., D. Andersen, *La navigation des flottes de l'Europe du Nord vers le Méditerranée (XVII-XVIII siècles)*, in «Revue d'histoire maritime», 13, 2011, pp. 21-44

Bibliografia

- Rao A. M., *Il Regno di Napoli nel Settecento*, Napoli, Guida, 1983
- Id., *Il riformismo borbonico a Napoli*, in *Storia della società italiana*, vol. XII, *Il secolo dei lumi e delle riforme*, Milano, Teti, 1989, p. 215-290
- Id., *Républiques et monarchies à l'époque révolutionnaire: une diplomatie nouvelle?*, in «Annales historiques de la Révolution française», 296, 1994, pp. 267-278
- Id., *Aspettando lettere. Scambi librari fra Napoli e Leida nel Settecento*, in “Books seem to me to be pestilent things». *Studi in onore di Piero Innocenti per i suoi 65 anni*, t. I, a cura di C. Cavallo, Manziana, Vecchiarelli, 2011, pp. 365-375
- Id., *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento: frontiera d'Europa?*, in *Il Mediterraneo delle città: scambi, confronti, culture, rappresentazioni*, a cura di F. Salvatori, Roma, Viella, 2011, pp. 16-54
- Id., *Presentazione*, in P. Villani, *Rivoluzione e diplomazia. Agenti francesi in Italia (1792-1798)*, a cura di A.M. Rao, Napoli, Vivarium, 2012
- Id., *Le “consuete formalità”. Corte e cerimoniali a Napoli da Filippo V alla Repubblica del 1799*, in *Cerimoniale dei Borbone di Napoli (1734-1801)*, a cura di A. Antonelli, Napoli, Arte'm, 2017, pp. 73-89
- Id., *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento. Scambi, immagini, istituzioni*, Bari, Edipuglia, 2017
- Id., *Le riforme*, in *Le vite di Carlo di Borbone. Napoli, Spagna e America*, a cura di R. Cioffi - L. Mascilli Migliorini - A. Musi - A.M. Rao, Napoli, Arte'm, 2018, pp. 164-173
- Ressel M., *The Dutch-Algerian War and the Rise of British Shipping to Southern Europe (1715-1726)*, in «Cahiers de la Méditerranée», 90, 2015, disponibile online <http://journals.openedition.org/cdlm/8011> (consultato 22/01/2024)
- Id., *La Nazione Olandese-Alemanna di Livorno e il suo ruolo nel sistema mercantile europeo del XVIII secolo*, in *La città delle nazioni. Livorno e i limiti del cosmopolitismo (1566-1834)*, a cura di A. Addobbati - M. Aglietti, Pisa, Pisa University press, 2016, pp. 309-335
- Rigamonti R., *Dutch navigation in Sicily in the First Half of Seventeenth Century*, in *People and goods on the Move. Merchants, Networks and Communication routes in Medieval and Early Modern Mediterranean*, ed. by Ö. Çaykent - L. Zavagno, Fisciano (SA), ICSR Mediterranean Knowledge, pp. 143-161
- Romano R., *Dal vicereame al Regno. Storia Economica*, Torino, Einaudi, 1976
- Sabbatini R., *Le identità (e i ruoli) del diplomatico. Qualche considerazione sulla più recente storiografia*, in *Diplomatici en travesti. Letteratura e politica nel “Lungo” Settecento*, a cura di V. Gallo - M. Zanardo, Roma, Edizioni di storia e letteratura, 2022, pp. 3-22
- Salvati C., *L'Azienda e le Segreterie di Stato durante il primo periodo borbonico (1734-1806)*, in «Quaderni della Rassegna degli Archivi di Stato», 14, 1962, pp. 5-125
- Salvemini B., *The arrogance of market: the economy of the Kingdom between the Mediterranean and Europe*, in *Naples in Eighteenth century. The birth and the death of a nation state*, Cambridge, Cambridge University press, 2000, pp. 44-69
- Id., *Spazi e istituzioni mercantili. Fiere e mercati fra Sette e Ottocento*, in *Il territorio sghembo. Forme e dinamiche degli spazi umani in età moderna*, a cura di B. Salvemini, Bari, Edipuglia, 2006, pp. 57-97
- Id., *Negli spazi mediterranei della “decadenza”. Note su istituzioni, etiche e pratiche mercantili della tarda età moderna*, in «Storica», XVI, 51, 2011, pp. 7-51
- Id., *The “intervention practices” of the late ancien régime: Notes on the institutional and mercantile spheres of eighteenth-century Europe*, in *War, trade and neutrality. Europe and Mediterranean in seventeenth and eighteenth centuries*, ed. by A. Alimento, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 160-168

- Id., *Virtù, mercantilismi e mercanti dell'Europa settecentesca. Qualche considerazione introduttiva*, in «Storia economica», XIX, 2, 2016, pp. 369-384
- Id., *Crimini di mare, forme del diritto e conflitti mercantilistici nel Mediterraneo centrale: il "re proprio" di Napoli e l'ammutinamento della St. John (1735-1736)*, in *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento. Spazi, immagini, istituzioni*, a cura di A.M. Rao, Bari, Edipuglia, 2017, pp. 27-58
- Salvemini B., Carrino A., *Come si costruisce uno spazio mercantile. Il Tirreno nel Settecento*, in «Studi storici», LIII, 1, 2012, pp. 47-74
- Salvemini B., Visceglia M.A., *Marsiglia e il Mezzogiorno d'Italia (1710-1846). Flussi commerciali e complementarità economiche*, in «Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée», CIII, 1, 1991, pp. 103-163
- Id., *Pour une histoire des rapports économique entre Marseille et le sud de l'Italie au XVIII^e et au début du XIX^e siècle. Flux marchands, articulations territoriales, choix politiques*, in «Provence Historique», 177, 1994, pp. 321-365
- Salvemini R., *A tutela della salute e del commercio mediterraneo: la sanità marittima nel Mezzogiorno pre-unitario*, in *Istituzioni e traffici nel Mediterraneo tra età antica e crescita moderna*, a cura di R. Salvemini, Napoli, CNR, 2009, pp. 259-296
- Id., *Politiche e interventi su sanità e territori marittimi nel Regno di Napoli*, in «Storia urbana», 147, 2015, pp. 75-97
- Santus C., *Crimini, violenza e corruzione nel Bagno di Livorno: gli schiavi «turchi» in alcuni processi del XVII secolo*, in *La città delle Nazioni. Livorno e i limiti del cosmopolitismo (1566-1834)*, a cura di A. Addobbati - M. Aglietti, Pisa, Pisa University Press, 2016, pp. 93-107
- Scheltjens W., *Netherlands, 1753-1809*, in «Revue de l'OFCE», CXL, 4, 2015, pp. 295-300
- Schipa M., *Il Regno di Napoli al tempo di Carlo di Borbone*, 2 voll., Milano-Roma-Napoli, Società editrice Dante Alighieri di Albrighi, 1923
- Schnakenbourg E., *Entre la guerre et la paix : neutralité et relations internationales (17-18 siècles)*, Rennes, PUR, 2013
- Id., *The Conditions of Trade in Wartime: Treaties of Commerce and Maritime Law in Eighteenth Century*, in *The Politics of Commercial Treaties. Balance of Power, Balance of Trade*, a cura di A. Alimento - K. Stapelbroek, London, Palgrave Macmillan, 2017, pp. 217-218
- Sinno A., *La fiera di Salerno*, Salerno, Camera di commercio, industria e agricoltura di Salerno, 1958.
- Sirago M., *Attività economiche e diritti feudali nei porti, caricatoi e approdi meridionali tra XVI e XVIII secolo*, in *Sopra i porti di mare*, vol. II, Il Regno di Napoli, a cura di G. Simoncini, Firenze, Olschki, 1993, pp. 329-433
- Id., *Il sistema delle dogane nel Regno di Napoli tra Cinquecento e Ottocento*, in *Istituzioni e trasporti marittimi nel mediterraneo tra Età Antica e Crescita Moderna*, a cura di R. Salvemini, Napoli, CNR, 2009, pp. 241-267
- Sowerby T.A., *Early Modern Diplomatic History*, in «History Compass», 14, 9, 2016, pp. 441-456
- Stapelbroek K., *The emergence of Dutch neutrality: Trade, treaty politics and the peace of the Republic*, in *War, trade and neutrality. Europe and the Mediterranean in Seventeenth and Eighteenth centuries*, ed. by A. Alimento, Milano, Franco Angeli, 2011, p.129-145
- Id., *Commercio, passioni e mercato. Napoli nell'Europa del Settecento*, Milano, Franco Angeli, 2020
- Sulla diplomazia in età moderna. Politica, economia, religione*, a cura di R. Sabbatini - P. Volpini, Milano, Franco Angeli, 2011

Bibliografia

- The Low Countries in Early Modern Times*, ed. by H. Rowen, London, Palgrave Macmillan, 1972
- Thomas W., *The Treaty of London, the Twelve Years Truce and Religious Toleration in Spain and the Netherlands (1598-1621)*, in *The Twelve Years Truce (1609). Peace, Truce, War and Law in the Low Countries in Trurn of the 17th century*, ed. by R. Lesaffer, Leiden - Boston, Brill, 2014, pp. 277-297
- Torre A., *Un «tournant spatial» en histoire? Paysages, regards, ressources*, in «Annales. Histoire, Sciences Sociales», LXIII, 5, 2008, pp. 1127-1144
- Trasselli C., *Note sugli archivi non statali nei Paesi Bassi e nel Belgio e sul loro interesse per l'Italia*, in «Rassegna degli Archivi di Stato», XXV, 3, 1965, pp. 449-467
- Trivellato F., *The family of strangers. The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*, New Haven-London, Yale University press, 2009
- Tufano R., *Verso una giustizia produttiva. Un'esperienza di riforma nelle Due Sicilie (1738-1746)*, Napoli, Arte tipografica, 2013
- Id., *La Francia e Le Sicilie. Stato e disgregazione sociale nel Mezzogiorno d'Italia da Luigi XIV alla Rivoluzione*, Napoli, Istituto italiano per gli studi filosofici, 2015
- Vanneste T., *Intra-European Litigation in Eighteenth-Century Izmir. The Role of the Merchants' Style*, Leiden-Boston, Brill, 2022
- Ventura P., *La capitale dei privilegi. Governo spagnolo, burocrazia e cittadinanza a Napoli nel Cinquecento*, Napoli, FedOAPress, 2018
- Venturi F., *Settecento riformatore. Da Muratori a Beccaria*, Torino, Einaudi, 1969
- Id., *Un bilancio della politica economica di Carlo di Borbone. L'Economia del commercio di Napoli di Giovanni Battista Maria Jannucci*, in «Rivista storica italiana», LXXXI, 4, 1969, pp. 882-902
- Id., *1764: Napoli nell'anno della fame*, in «Rivista storica italiana», LXXXV, 2, 1973, pp. 394-472
- Vidal E., *Il pensiero civile di Paolo Mattia Doria negli scritti inediti: con il testo del manoscritto Del commercio del Regno di Napoli*, Milano, Giuffrè, 1953
- Villani P., *Il Mezzogiorno tra riforme e rivoluzione*, Laterza, Bari, 1962
- Id., *Una battaglia politica di Bernardo Tanucci. La carestia del 1764 e la questione annonaria a Napoli*, in *Studi in memoria di Nino Cortese*, Roma, Istituto per la storia del risorgimento italiano, 1976, pp. 612-654
- Visceglia M.A., *Commercio e mercato in Terra d'Otranto nella seconda metà del XVIII secolo*, in «Quaderni storici», 28, 1975, pp. 151-198
- Id., *Commercio estero e commercio peninsulare*, in *Spagna e Mezzogiorno d'Italia nell'età della transizione*, vol. I, *Stato, finanza ed economia (1660-1750)*, a cura di L. De Rosa - L.M. Enciso, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1997, pp. 72-125
- Volpini P., *La diplomazia nella prima età moderna: esperienze e prospettive di ricerca*, in «Rivista storica italiana», CXXXII, 2020, 2, pp. 653-683
- Wilson C., *La repubblica olandese*, Milano, Il Saggiatore, 1968
- Id., *Anglo-dutch commerce and finance in XVIII century*, Cambridge, Cambridge University press, 1996
- Windler C., *La diplomatie comme expérience de l'autre. Consuls français au Maghreb (1700-1840)*, Genève, Librairie Droz, 2002
- Winton P., *Denmark and Sweden in the European Great Power System, 1720-1765*, in «Revue d'histoire nordique», 14, 2012, disponibile online <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:563222/FULLTEXT02> (consultato 09/03/2024)
- Zaugg R., *Préface*, in *Les Défis de la souveraineté. Navigations napolitaines en mer ottomane (1734-1856)*, Paris, Garnier, 2021, pp. 15-24

Napoli e Amsterdam

Id., *Stranieri di antico regime*, Roma, Viella, 2011

Zilli I., *Carlo di Borbone e la rinascita del Regno di Napoli. Le finanze pubbliche (1734-1742)*,
Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1990

Indice dei nomi

Non sono presenti i nomi di persona citati nelle appendici 1-6.

- Abreu y Bertodano Joseph Antonio 61n, 95n, 201
Addobbati Andrea 69n, 203, 213, 214
Aglietti Marcella 69n, 203, 213, 214
Ajello Raffaele 32n, 35 e n, 36 e n, 93n, 109n, 143n, 203, 204
Alifano Enrica 204
Alimento Antonella 11 e n, 12n, 16n, 20 e n, 21 e n, 30, 99 e n, 112n, 113n, 204, 205, 211, 213, 214
Alisio Giancarlo 88n, 209
Allain Thierry 27n, 30, 58n, 65n, 111n, 112n, 128 e n, 137n, 155n, 204
Allen Edward 108n
Almbjär Martin 16n, 23n, 207
Ambron Daniela 65n, 207
Amore Dario 10n, 205
Andersen Dan Henry 15, 16 e n, 17n, 23n, 29, 114n, 125 e n, 136, 137n, 157n, 205, 212
Andreozzi Daniele 18n, 205
Andretta Stefano 22n
Anna di Hannover, moglie di Guglielmo IV 111
Antonelli Attilio 93n, 213
Ardore, principe di, v. Milano Franco d'Aragona Giacomo Francesco
Aristotele 101
Asaert Gustaaf 210
Ascione Imma 93n, 204
Assante Franca 28n, 31n, 32 e n, 143n, 202, 203, 205
Aymard Maurice 15n
Barbagallo Francesco 205
Barbera Cardillo Giuseppe 13n, 14, 106n, 205
Barciela-López Carlos 9n, 208
Barra Francesco 31n, 32n, 35n, 40n, 90 e n
Bartolomei Arnaud 15n, 65n, 204, 205
Battaglia Salvatore 47n, 143n, 190n, 201
Bazán y Melo Joaquín, marchese di San Gil 71 e n, 72 e n
Beccadelli di Bologna e Gravina Giuseppe, marchese della Sambuca 106n
Belgioioso Giulia 32n, 201
Belissa Marc 205
Belli Antonio 25
Belmas Elisabeth 89n, 206
Bely Lucien 23 e n, 205
Ben Yessef Garfia Jasmina Rocío 121n, 205
Benavente, conte di, v. Pimentel Enríquez, Juan Alfonso
Benigno Francesco 11, 141 e n, 149 e n, 150, 205
Berengo Marino 143n, 204
Bernard Jaques 201
Bertelli Sergio 93n
Bes Lennart 201
Bevilacqua Piero 32n, 116n, 147n, 157 e n, 205
Bicci Antonella 66 e n, 68n, 205
Biscardi Serafino 36 e n
Blow Williams Judith 107n, 205
Bonora Elena 30
Bouwer, mercante olandese 83, 84
Brand Hanno 201

- Braudel Fernand 55n, 205
Brechtel Jean 197, 198
Broggia Carlo Antonio 141, 142, 143n, 144 e n, 201
Brogini Anne 30
Browne Francis 67
Brulart Louis-Philoxène, marchese di Puyzieulx 104
Bruzen la Martinière Agostino 121
Buccianti Giovanni 11n, 44n, 61n, 63n, 73n, 74n, 75 e n, 76n, 96n, 205
Burdett Tommaso 147
Buti Gilbert 137n, 204
Brancaccio, mercanti 121
- Calafat Guillaume 17n, 65n, 204
Calandrini Gian Ludovico 66
Cancello Antonietta 108n, 205
Cancila Rossella 114n, 211
Cappelli Adriano 201
Caracciolo Alberto 143n, 204
Caracciolo Domenico 101 e n
Cardoso José Luís 11n, 205
Caridi Giuseppe 206
Carlo di Borbone, re di Napoli 12, 28, 31, 38, 39 e n, 71, 78n, 89, 91, 92, 93 e n, 94, 97, 98, 102, 107, 108, 114, 147, 160, 204
Carlo V d'Asburgo, imperatore 34
Carlo VI d'Asburgo, imperatore 37
Carnevale Diego 17n, 30, 65n, 89n, 206, 207
Carpentier Marc Antoine 198
Carrino Annastella 116n, 131n, 206, 214
Carter Alice Clare 111n, 112n, 128n, 136n, 206
Castaldo Manfredonia Lidia 206
Casten F.L. 210
Catanti Giacinto 198
Cavalcanti Maria Luisa 10 e n, 50 e n, 51n, 206
Cavallaro Cristina 11n, 213
Çaykent Özlem 54n, 213
Cazala Julien 206
Cecere Domenico 65n, 207
Charelson Charles Carloy 197
Chorley Patrick 147n, 154 e n, 155n
Ciccolella Daniela 18n, 27n, 201, 206
- Cini Marco 203
Cioffi Rosanna 39n, 213
Clemente Alida 15 e n, 16n, 17n, 18n, 23n, 43n, 48n, 64n, 81n, 102 e n, 114 e n, 115, 129n, 157n, 161n, 201, 206
Clermont d'Amboise Jean-Baptiste Charles François, marchese di 106n
Cochrane Eric 143n, 204
Colombo Giovanni 129 e n
Conca Messina Silvia Antonia 207
Coniglio Giuseppe 25n, 53n, 56 e n, 59 e n, 119 e n, 207, 211
Contegna Pietro 84
Contino Elvira 38n, 45 e n, 46n, 89n, 207
Cooper John Phillips 210
Crespo Solana Ana 156 e n, 207
Croce Benedetto 121
- D'Agostino Salvatore 27n, 211
D'Avenia Fabrizio 37n, 208
Damiani Concetta 27, 117n, 123, 133n, 136, 142, 143n, 145, 147n, 150n, 157n, 158, 191n, 196, 207
Dansé Jacques François 197
Daumalin Xavier 156n, 204
Davel Theodore 123, 126n, 127 e n, 134 e n, 135n, 186, 197
Davids Karel 206
d'Hauterive, P.L.A. 14n, 44n, 46n, 47n, 96, 102n, 202
de Bourgoigne, Cosmo 197
de Curtis, marchese di, v. de Curtis Gasparo
de Curtis Gasparo, marchese di 118 e n, 137n
De Cussy Fernand 14n, 44n, 46n, 47n, 96, 102n, 202
de Frede Carlo 25n, 201
de Gennaro Giuseppe Aurelio 109
De Groot Alexander 125n, 126n, 207
De Majo Silvio 98n, 207
De Martens George Frederic 113n, 201
De Mattia Fausto 26n, 30
De Mauro Oronzio 106n
De Munck Bert 206
De Rosa Luigi 27n, 41n, 74n, 135n, 143n, 145, 208, 215
De Sariis Alessio 39n, 63n, 201

Indice dei nomi

- De Vries Jan 66n, 124n, 208
Del Pozzo Luigi 202
Demarco Domenico 28n, 31n, 202
Denis-Delacour Christopher 10n, 17n, 18n,
19n, 43n, 48n, 207
Desideri Gabriella 65n, 207
Deutz Willem Gideon 97
Di Pinto Mario 36n, 204
Di Taranto Giuseppe 9n, 78n, 208
Di Vittorio Antonio 9n, 10n, 37n, 38 e n,
39n, 43n, 98n, 208
Diaz Furio 13n, 102 e n, 103n, 202, 208
Dommer Dirk 60
Donsì Iolanda 26n, 202
Doria Paolo Mattia 32 e n, 33-34, 35, 36, 201
Dumont Jean 61n, 202
- Elias Johan Engelber 97n, 208
Engels Marie-Christine 54n, 60n, 125n, 208
Eusebio Ludovico 124n, 202
- Fabbricatore Giulio 27n, 211
Faget Daniel 156n, 204
Falcetta Angela 19n, 208
Faulon Finocchietti Giuseppe 25 e n, 84, 85e
n, 86, 87n, 92, 94 e n, 95, 96-98, 113 e n,
119, 198
Feldbæk Ole 15n, 16n, 205
Ferdinando IV di Borbone, re di Napoli 46
Fernández de Velasco Juan, duca di Friás 62n
Ferrante Matteo 106n
Ferraro Italo 27n, 208
Filesì Teobaldo 43 e n, 208
Filippini Jean Pierre 132 e n, 138, 208
Filippo II d'Asburgo, re di Spagna 58
Filippo III d'Asburgo, re di Spagna 53
Filippo V di Borbone, re di Spagna 92, 93,
94, 102
Flotard David 197
Foberti Giovanni 197
Fogliani d'Aragona Giovanni 25 e n, 71n,
72n, 80 e n, 81 e n, 84, 85 e n, 86, 91, 92,
94, 96 e n, 98, 99 e n, 198
Fogliani, marchese di, v. Fogliani d'Aragona
Giovanni
Fornari Tommaso 208
- Frankot Edda 201
Fredman Carl 161n
Friás, duca di, v. Fernández de Velasco Juan
Frigo Daniela 21n, 43n, 208, 211
Frijhoff Willem 27n, 202
Fusaro Maria 55n, 209
- Galanti Giuseppe Maria 14, 28 e n, 31 e n,
106n, 122 e n, 141, 144 e n, 152, 153, 202
Galasso Giuseppe 10n, 14 e n, 38 e n, 67n, 68
e n, 71n, 93n, 119, 209
Galiani Ferdinando 50, 51n, 103 e n, 115 e
n, 117, 202
Gallo Valentina 22n, 213
Gangemi Maurizio 209
Gentil da Silva José 55n, 153 e n, 209
Giannone Pietro 93 e n
Gibbs Abraham 197
Giordano Annaclaudia 30, 178n
Giuffrida Antonino 37n, 208
Giura Vincenzo 40 e n, 209
Giustiniani Lorenzo 38n, 44n, 202, 203
Gray James 108, 109 e n
Grendi Edoardo 54n, 55, 56n, 144n, 209
Grenet Mathieu 30, 65n, 204
Grillo Maria 32n
Grimaldi Gregorio 36 e n
Groppi Angela 64
Guardavoglia Natale 198
Guariglia Raffaele 13n, 105n, 117n, 209
Guerber Éric 212
Guerci Luciano 103n, 202, 209
Guerin Jean 127 e n
Guglielmo IV d'Orange, statolder 111
Guida Gabriella 88n, 209
Gullino Sofia 54n, 209
- Haga Cornelius 125
Halma François 77n, 202
Hamilton William 108, 109, 144n
Heeres W.G. 123, 124 e n, 209
Heeriga Klaas 56n, 64n, 202
Hesp L.M.J.B. 124n, 209
Heyman John 72
Hombrados Francisco 131

- Intieri Bartolomeo 143n
Iodice Antonio 36n, 209
Israel Jonathan Irvine 54n, 55n, 56n, 57 e n, 58n, 59 e n, 60n, 64n, 65n, 66n, 67 e n, 69n, 111n, 112n, 209
Ivetic Egidio 207
- Jaci, principe di, v. Reggio Stefano e Gravina
Janin Françoise 10n, 13 e n, 14n, 102n, 105 e n, 106n, 107n, 108, 110n, 114n, 210
Jannucci Giovan Battista 141, 143 e n, 145 e n, 202
Jansen Cornelio 127
Johansen Hans Christian 210
Jörg Ulbert 65n, 204
- Kadi Ismail Hakki 210
Keene Edward 12
Knoppers J.V.Th. 210
Koch Christian 114n, 202
Koenigsberger Helmut 65n, 210
Kossmann E.H. 210
- La Macchia Angela 210
La Marra Lucio 151
Lazzarini Isabella 210
Le Bouëdec Gérard 212
Leben Charles 206
Lemmink Jacques Ph.S 212
Lesaffer Randall 11n, 62n, 212, 215
Leso Erasmo 143n, 204
Lind Gunner 210
Liquier Antoine 197
Liquier, Antoine jr. 197
Lo Basso Luca 137n, 204, 210
Lo Sardo Eugenio 10n, 28 e n, 91n, 107 e n, 108 e n, 109n, 117n, 123, 133 e n, 144n, 160 e n, 210
López Martín Iñaki 56 e n, 210
Luchtmans, stampatori 11, 156
Luzzatto Gino 44n
- Macry Paolo 130n, 134 e n, 157 e n, 210
Mafrici Mirella 114n, 211
Magri Tito 54n
Maiorini Maria Grazia 43n, 203, 211
- Mandeville Bernard 54n
Marchetti Giuseppe Maria 198
Marin Brigitte 17n, 30, 36n, 41n, 131n, 132, 209, 211
Martini Mario 210
Marzagalli Silvia 15n, 205
Mascilli Migliorini Luigi 39n, 211, 213
Massardo Nicola 198
Masson Pierre 133 e n
Mattingly Garrett 211
Mazzei Jacopo 43n, 44n
Mazzoleni Jole 25n, 26, 211
Menniti Ippolito Antonio 89 e n, 211
Meriggi Marco 41n, 211
Migliorini Anna Vittoria 13n, 14, 101n, 104n, 106n, 114 e n, 119n, 211
Milano Franco d'Aragona Giacomo Francesco, marchese di San Giorgio e principe d'Ardore 25n
Montaudo Aldo 11, 141 e n, 147 e n, 148 e n, 149, 211
Montealegre José Joaquín, duca di Salas 37, 83
Montuono Giuseppe Maria 26n, 211
Moscati Ruggero 25n, 211
Moschetti Cesare Maria 38n, 44n, 202, 203
Mout Nicolette 62n, 212
Muhammad Ibn Bukayr, dey di Algeri 126
Muilman Willem 60
Müller Leos 15 e n, 16 e n, 23n, 29, 138, 212
Munniks Johannes 198
Musenga Vincenzo 51
Musi Aurelio 39n, 40n, 209, 213
- Naphy William 41n, 212
Neff Stephan 11 e n, 212
Nicosia Vera Maria 144n, 212
Nijenhuis-Bescher Andreas 111n, 112n, 204
Nonnis-Vigilante Serenella 89n, 206
Noordegraaf Lisan 124n, 209
North Michael 212
Nuzzo Giuseppe 212
- Oldewelt W. F. H. 124n, 139, 212
Oliver Nicola Antonio 71 e n
Ozanam Didier 212

- Paci Renzo 143n, 204
Pagano De Divitiis Gigliola 54 e n, 55n, 56n, 58n, 64n, 66n, 67n, 68 e n, 133, 156, 157n, 209, 212
Palermo Daniele 37n, 208
Pallante Gennaro 130n
Pallante Giovanni 32 e n, 34 e n, 36, 37 e n, 90 e n, 203
Palmieri Pasquale 65n, 207
Palomba, mercanti 121
Parisi Litterio 198
Pasta Renato 16n, 204
Péquignot Stéphane 22n
Perelli Francesco 83
Perrone Francesco 212
Pilati Renata 36n, 212
Pimentel Enríquez Juan Alfonso, conte di Benavente e viceré di Napoli 53, 58
Pingaro Claudia 43 e n, 212
Pirolo Franca 10n
Plebani Eleonora 22n, 212
Pollman Judith 62n, 212
Pourchasse Pierrick 16n, 205, 212
- Ramirez Lapo 60
Rao Anna Maria 9n, 10n, 11 e n, 13n, 15n, 17, 22n, 24n, 30, 31n, 32n, 36n, 39n, 71n, 93n, 156 e n, 205, 209, 211, 213, 214
Raveux Olivier 137n, 204
Reggio e Gravina Stefano, principe di Jaci 25n
Ressel Magnus 69n, 125n, 127 e n, 213
Rey Alain 167n, 170n, 202
Rey Marie-Pierre 10n, 205
Ricuoperati Giuseppe 143n, 204
Rigamonti Federico 53 e n, 55n, 58 e n, 213
Rindory, borgomastro di Amsterdam 97
Rinuccini Alessandro 143n
Romano Ruggero 38, 39n, 55 e n, 59n, 67 e n, 68 e n, 106n, 116 e n, 121n, 122, 158 e n, 162, 213
Roomer Gaspare 55, 59
Roos Pierre 127
Rossi Etienne (Stefano) 127 e n, 198
Rossi Giovanni Antonio 198
Rowen Herbert 111n, 215
Russo Saverio 30
- Sabbatini Renzo 21n, 22n, 205, 211, 213, 214
Salemme Ferdinando 27n, 202
Salvati Catello 213
Salvatori Franco 213
Salvemini Biagio 10n, 17 e n, 18n, 19n, 30, 37 e n, 116 e n, 117n, 131n, 152 e n, 162n, 201, 206, 207, 209, 210, 211, 213, 214
Salvemini Raffaella 41n, 42n, 214
Sambuca, marchese della, v. Beccadelli di Bologna e Gravina Giuseppe
San Gil, marchese di, v. Bazán y Melo, Joaquín
Sandol Abraham 16n
Santus Cesare 69n, 214
Savary des Bruslons Jacques 132 e n
Scali Pietro Paolo 203
Schaub Marie-Karine 22n
Scheltjens Werner 124n, 214
Schipa Michelangelo 214
Schnakenbourg Éric 12 e n, 57n, 205, 214
Schotel Gilles Dionysius Jacobus 72n
Schutte Otto 64 e n, 160n, 197n, 198n, 203
Secretan Catherine 27n, 202
Sinno Andrea 152n, 214
Sirago Maria 214
Snapper F. 212
Sowerby Tracey Amanda 22n, 214
Spicer Andrew 41n, 62n, 212
Stapelbroek Koen 11n, 12n, 20 e n, 21, 32n, 78n, 112, 113n, 204, 205, 214
Strazzullo Franco 109n, 204
- Tanucci Bernardo 98n, 101 e n, 109n, 130, 131 e n
Thomas Romain 111n, 204
Thomas Werner 62n, 215
Tiboni Francesco 43n, 212
Tierri Jacopo 60
Tierri, famiglia 60
Tiribilli-Giuliani Demostene 97n, 208
Torre Angelo 161n, 215
Trasselli Carmelo 215
Trivellato Francesca 41n, 215
Tuccillo Alessandro 65n, 207
Tufano Roberto 10n, 13n, 104n, 105 e n, 106n, 119 e n, 215

- Valeri Elena 22n, 212
van Graffen, mercante olandese 83, 84
van Ceulen Jeremias 59
van Ceulen Thomas 59
van de Nijenburg Jan Aegidius van Egmond
25, 71, 72, 73n, 76 e n, 77 e n, 79 e n, 83 e
n, 98, 99 e n, 174, 197, 199, 200
van der Aa Abraham Jacob 72n
van der Berg Thomas 198
van der Heim Antoine 30, 83n, 99 e n, 200
van der Meulen, famiglia 153
van der Voort R.C.W., 124n, 209
van der Woude Ad 66n, 124n, 208
van Gelder Maartje 53n, 58n, 60n, 209
van Harderwijk Karel Johan Reinier 72n
van Krieken Gerard 126 e n, 210
van Lerbergen Joseph 81 e n, 82n, 197
Vandenyden G., mercante fiammingo 55
Vanneste Tijd 215
Varius D.A. 203
Vaucoullieur Anne-Jean-Baptiste de 41 e n,
91n
Ventura Francesco 32, 41, 106n, 109
Ventura Piero 215
Venturi Franco 105n, 128n, 130n, 144n, 215
Verelst Dirk Hubert 160 e n, 197
Vergennes Charles Gravier, conte di 106n
Vidal Enrico 215
Viganò Marino 201
Villani Pasquale 13 e n, 22n, 213, 215
Visceglia Maria Antonietta 10n, 116 e n,
117n, 147 e n, 148, 149, 154 e n, 214, 215
Volpe Pietro Paolo 143n, 203
Volpini Paola 21n, 22n, 30, 205, 208, 211,
212, 214, 215
Waquet Jean-Claude 10n, 22n, 210
Warmont Niccolò 64
Welscher Rutgerus Alexander de 198
Werham Richard Bruce 211
Whatley Samuel 62n, 203
Wilson Charles 67n, 215
Windler Christian 22n, 215
Winton Patrik 215
Zanardo Monica 22n, 213
Zaugg Roberto 11 e n, 14 e n, 17n, 18n, 39n,
40n, 41n, 61n, 62n, 63n, 64 e n, 84 e n,
90n, 93n, 108n, 113n, 156 e n, 161, 207,
209, 215
Zavagno Luca 54n, 213
Zilli Ilaria 31n, 37 e n, 41n, 74n, 216

Università degli Studi di Napoli Federico II
Clio. Saggi di scienze storiche, archeologiche e storico-artistiche

Ultimi volumi pubblicati

- 34 Massimo Cattaneo, *Convertire e disciplinare. Chiesa romana e religiosità popolare in età moderna*
- 35 Anna Maria Rao, *Mezzogiorno feudale. Feudi e nobiltà da Carlo di Borbone al Decennio francese*
- 36 Gaia Bruno, *Le ricchezze degli avi. Cultura materiale della società napoletana nel Settecento*
- 37 *Il mondo in subbuglio. Ricerche sull'età delle rivoluzioni (1789-1849)*, a cura di Marcello Dinacci e Domenico Maione
- 38 *I rapporti fra città e campagna allo specchio della normativa statutaria. Un confronto fra lo Stato della Chiesa, la Toscana e l'Abruzzo (secoli XII-XVI)*, a cura di Gian Paolo Giuseppe Scharf
- 39 Yasmina Rocío Ben Yessef Garfia, *La Monarchia spagnola in una prospettiva policentrica. Reti, conflitti, negoziazioni tra scala locale e spazi imperiali (secoli XVI-XVII)*
- 40 *L'acqua: risorsa e minaccia. La gestione delle risorse idriche e delle inondazioni in Europa (XIV-XIX secolo)*, a cura di Elisabetta Bini, Diego Carnevale, Domenico Cecere
- 41 *Cultura di corte nel secolo XVIII spagnolo e italiano: diplomazia, musica, letteratura e arte*, a cura di Niccolò Guasti e Anna Maria Rao
- 42 Gennaro Maria Barbuto, Fabio Seller, *Profezia e politica all'alba dei tempi moderni*
- 43 *Napoli vicereale e le altre corti spagnole in Italia*, a cura di Attilio Antonelli, Francesca Chiantore, Elena Mazzola, cura editoriale di Emilia Borriello
- 44 Sarah Lias Ceide, *Scontri tra spie agli inizi della guerra fredda. L'Organisation Gehlen in Italia, 1946-1956*
- 45 Gianluca Bocchetti, *La didattica universitaria della storia. Un confronto tra Italia e Spagna*
- 46 *Famiglie divise. Storie di conflitti e trasgressioni (Italia e Spagna, secc. XVI-XVIII)*, a cura di Davide Balestra ed Elisa Novi Chavarria
- 47 Francesca Pirozzi, *Ceramica contemporanea d'autore in Italia*
- 48 Gabriella Desideri, *Napoli e Amsterdam. Relazioni, negoziazioni e traffici nel XVIII secolo*

Tutti i testi sono sottoposti a peer review secondo la modalità del doppio cieco (*double blind*)

Il volume affronta il tema delle relazioni politiche ed economiche tra i Regni di Napoli e Sicilia e la Repubblica delle Province Unite nel XVIII secolo. Punto di partenza dell'indagine è il trattato commerciale che i due Stati conclusero nel 1753. Grazie a fonti di varia natura napoletane e olandesi, si ricostruiscono gli interessi commerciali e politici che entrambi gli Stati posero alla base dell'accordo, restituendo l'importanza del rapporto con le Province Unite nella «politica dei trattati» carolina. Attraverso l'analisi delle relazioni tra un modesto Stato mediterraneo e una potenza mercantile del tempo (sebbene in decadenza), ci si è interrogati sulla strategia messa in atto dal governo napoletano per trovare un proprio spazio nello scontro tra le grandi potenze commerciali. Lo studio sull'impatto dell'accordo commerciale sui traffici ha portato l'indagine dai "palazzi del potere" alla "realtà degli scambi", costituendo un primo approccio allo studio delle relazioni economiche tra Napoli e le Province Unite. Si forniscono così le basi per una conoscenza più ampia dei rapporti tra Mezzogiorno ed Europa Settentrionale nel XVIII secolo, tema su cui molto resta ancora da indagare.

Gabriella Desideri è assegnista di ricerca presso l'Università degli studi di Foggia. Ha conseguito il titolo dottorale presso l'Università di Parma, in cotutela con Aix-Marseille Université. I suoi interessi di ricerca riguardano le relazioni politico-diplomatiche e reti commerciali tra Mediterraneo ed Europa settentrionale in età moderna, agenti diplomatici e mediatori economici nelle relazioni internazionali, informazione politica e archivi diplomatici in età moderna.

ISBN 978-88-6887-228-1
DOI 10.6093/978-88-6887-228-1

