

STORIA D'EUROPA E DEL MEDITERRANEO

Direttore: Alessandro Barbero

DAL MEDIOEVO ALL'ETÀ DELLA GLOBALIZZAZIONE

V. L'ETÀ MODERNA (SECOLI XVI-XVIII)

A cura di Roberto Bizzocchi

Volume X. Ambiente, popolazione, società



SALERNO EDITRICE

I COMMERCII EUROPEI TRANSOCEANICI E LA PRIMA, INCERTA GLOBALIZZAZIONE DEI MERCATI

di FRANCESCA TRIVELLATO

1. QUANDO, COME, PERCHÉ?

Merci, monete, uomini, donne e bambini, insieme con piante, animali, microbi e idee hanno solcato lunghe distanze, per terra e per mare, fin dall'Antichità, talora in spostamenti da un continente all'altro. Ma quando ebbe inizio quel complesso fenomeno che oggi chiamiamo globalizzazione? Fu solo con la rivoluzione dei trasporti e delle comunicazioni che seguì l'apparizione delle ferrovie, delle navi a vapore e del telegrafo tra la fine del Sette e la metà dell'Ottocento? Oppure possiamo intravedere i prolegomeni della globalizzazione già nella crescita dei traffici medievali? E in ogni caso, quali ne furono le forze motrici? Molte e diverse risposte sono state date a queste domande, anche in funzione del fatto che si definisca globalizzazione il solo allargamento geografico degli scambi economici e culturali oppure si dia a questo termine un significato più preciso di interconnessione dei mercati e crescente uniformità culturale. Datazioni con differenze di cinque-sei secoli sono state proposte per l'origine di questi fenomeni. Secondo Janet Abu-Lughod già nel secolo precedente alla peste nera, tra 1250 e 1350, le tre aree commercialmente più avanzate del mondo – Europa, Medio Oriente e Cina – erano legate da stretti rapporti di scambi e in questo “sistema-mondo” medievale l'Europa non era egemonica, né era destinata a divenirlo.¹ L'economista Jeffrey Williamson sostiene invece che non si possa parlare di globalizzazione prima della fine dell'Ottocento, quando si cominciò a rilevare una significativa convergenza nei prezzi dei generi alimentari in diverse regioni del mondo.² Il periodo di cui ci occuperemo qui è quello compreso fra le date suggerite da Abu-Lughod e Williamson, e più precisamente tra la fine del Quattro e la fine del Settecento.

1. J.L. ABU-LUGHOD, *Before European Hegemony: The World System, A.D. 1250-1350*, New York-Oxford, Oxford Univ. Press, 1989.

2. K.H. O'ROURKE-J. WILLIAMSON, *After Columbus: Explaining Europe's Overseas Trade Boom, 1500-1800*, in «Journal of Economic History», a. LXII 2002, pp. 417-56.

Il saggio di Maria Fusaro in questo volume mostra come nel corso dell'Età moderna l'epicentro dei commerci europei si spostò da sud a nord e da est a ovest. Nelle pagine che seguono esamineremo piuttosto i commerci tra l'Europa e gli altri continenti. Questa scelta potrebbe apparire come ideologica o parziale, considerando che dal punto di vista quantitativo l'agricoltura continuò a essere la prima fonte di reddito per la stragrande maggioranza delle popolazioni europee per l'intera durata dell'Età moderna e i traffici intercontinentali rappresentarono una parte esigua del commercio in generale. Gli scambi intercontinentali furono però di stimolo a importanti innovazioni in campo tecnologico, finanziario e istituzionale. Inoltre, il dibattito sulle origini e l'impatto dell'espansione commerciale europea ha coinvolto intellettuali e studiosi non da decenni, ma da secoli; ed è impossibile ignorare quanto del modo di scrivere e pensare la storia dell'Europa moderna sia oggi legato all'evolversi di questo dibattito.

Ogni riflessione sul "quando" implica una riflessione sul "come" e "perché". Le diverse letture che gli storici economici hanno dato dei tempi dell'espansione dei commerci europei transoceanici sono infatti inseparabili da ipotesi e spiegazioni delle ragioni che la misero in moto e le modalità secondo le quali questa si sviluppò. È dunque necessario ricapitolare alcune tra le teorie più consolidate, anche se controverse, che sono state proposte negli ultimi decenni. A lungo influenti, anche se col passare degli anni sempre più contestate, furono le tesi del sociologo marxista Immanuel Wallerstein, secondo il quale il Cinquecento vide la nascita di un "sistema-mondo" capitalistico che aveva il suo fulcro in Europa e che si fondava su una divisione spaziale del lavoro su scala mondiale. Questo "sistema-mondo" si articolava gerarchicamente in tre aree: nel "centro", in Europa, dominavano istituzioni statali forti e il lavoro salariato; nella "semi-periferia" erano invece diffusi rapporti di lavoro semi-coatto; nella "periferia", infine, prevalevano stati deboli e schiavitù. Un legame di interdipendenza unidirezionale legava queste tre zone: lo sviluppo industriale del centro era alimentato dall'importazione di materie prime e prodotti agricoli dalla periferia e di semi-lavorati dalle semi-periferie. Secondo Wallerstein, questo schema si cristallizzò nella seconda metà del Seicento, quando il centro era costituito dagli stati dell'Europa centro-settentrionale, che accumulavano *surplus* sfruttando le semi-periferie (penisola italiana e Impero ottomano) e le periferie coloniali (specialmente le Americhe).³ Nu-

3. I. WALLERSTEIN, *Il sistema mondiale dell'economia moderna*, 3 voll., Bologna, Il Mulino, 1978-

merose critiche sono state mosse a questo modello sia sul piano documentario (Wallerstein utilizza esclusivamente fonti secondarie e nessuno dei suoi tre volumi contiene una cartina geografica che visualizzi i confini tra le tre zone), sia sul piano interpretativo, per la lettura economicistica delle dinamiche politiche e culturali⁴ e per l'eurocentrismo che riduce tutte le aree al di fuori del centro a un ruolo passivo.⁵

I seguaci di Adam Smith conferiscono altrettanta importanza che gli ammiratori di Karl Marx ai commerci sulla lunga distanza per lo sviluppo economico europeo, ma ne vedono le origini altrove: nella presunta superiore razionalità economica europea, di cui l'inventiva tecnologica sarebbe la manifestazione più evidente. I due ambiti nei quali le innovazioni tecnologiche ebbero maggiori conseguenze per l'espansione commerciale europea furono quello navale e militare. Secondo Carlo Cipolla fu il galeone armato, una nave agile ma munita di cannoni, messa a punto nei paesi dell'Europa atlantica (e non nelle repubbliche marinare italiane), a permettere a Portoghesi e Spagnoli di trasformare in realtà le ambizioni di conquista che erano già state di Veneziani e Genovesi nel tardo-Medioevo.⁶ Nell'Europa del Tre e Quattrocento ebbe inoltre origine quella che Cipolla e Geoffrey Parker chiamano la "rivoluzione militare", che culminò a metà del XVII secolo con l'adozione di armi da fuoco leggere per la fanteria.⁷ Ma mentre Parker si concentra sull'impatto delle nuove tecnologie in campo militare e ne illustra la diffusione in stati e imperi asiatici, Cipolla considera l'introduzione di tali tecnologie rivelatrice del dinamismo occidentale in contrapposizione al presunto immobilismo orientale.⁸

In netto contrasto con le cronologie e le interpretazioni ricapitolate fin

1995. Si noti che nell'originale inglese (*The Modern World-System*, San Diego, Academic Press, 1974-1985) questo « sistema-mondo » è qualificato come « capitalistico », aggettivo omissso nella traduzione italiana del titolo. Un quarto volume, dedicato all'Ottocento, è di prossima uscita.

4. L. BENTON, *From the World-Systems Perspective to Institutional World History: Culture and Economy in Global Theory*, in « Journal of World History », a. VII 1996, pp. 261-95.

5. J. THORNTON, *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1680*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1992, p. 4.

6. C.M. CIPOLLA, *Vèlieri e cannoni d'Europa sui mari del mondo*, Torino, UTET, 1969.

7. Ibid.; G. PARKER, *La rivoluzione militare. Le innovazioni militari e il sorgere dell'Occidente*, Bologna, Il Mulino, 1990.

8. CIPOLLA, op. cit.; ID., *Le macchine del tempo. L'orologio e la società (1300-1700)*, Bologna, Il Mulino, 1981. Il nesso tra fattori tecnologici e ideologico-culturali nell'interpretazione di Cipolla rimane una chiave di lettura predominante, come si evince da D.S. LANDES, *La ricchezza e la povertà delle nazioni: perché alcune sono così ricche e altre così povere*, Milano, Garzanti, 2000.

qui, Alfred Crosby ha avanzato una teoria originale e suggestiva: l'egemonia europea sarebbe cominciata ben cinquemila anni fa, quando le popolazioni di alcune zone della terra (l'Europa e il Medio Oriente) completarono con successo la rivoluzione neolitica e acquisirono così non solo una superiorità tecnologica, ma anche due vantaggi che sul lungo periodo si dimostrarono altrettanto, se non più, decisivi: una superiorità immunologica, dovuta al fatto che i germi si riproducono dove la popolazione è più densa (e quindi, all'epoca, in Europa e Medio Oriente), e l'abilità di addomesticare animali. La prima, drammatica dimostrazione del potere di questi due vantaggi si ebbe nel 1402, quando una spedizione francese sotto gli auspici della corona di Castiglia sbarcò a Lanzarote, nelle Canarie: gli abitanti dell'isola furono le prime vittime di quello che Crosby chiama l'"imperialismo ecologico" europeo. Corollario della teoria di Crosby è che poco o nulla successe durante i quattromila anni che separarono il fiorire delle antiche civiltà mesopotamiche e il viaggio di Colombo, che fu quindi l'esito di cambiamenti avvenuti sul lunghissimo periodo piuttosto che nel frangente tardo-quattrocentesco.⁹

Le conclusioni radicalmente diverse raggiunte da studiosi quali Abu-Lo-ghud, Williamson, Wallerstein, Cipolla e Crosby ci danno la misura di quanto vivace sia il dibattito intorno a questi temi. Nelle pagine che seguono sottolineeremo come l'espansione commerciale europea si sia articolata in velocità e modalità diverse a seconda dei settori e delle regioni geografiche, e rimase comunque parziale almeno fino alla seconda metà del Settecento. Quella che proporrremo non è dunque una storia trionfalistica, né tanto meno lineare, bensì una storia di piccoli e grandi successi, di aggiustamenti gradualisti e di violenze inaudite. Più che un'evoluzione progressiva, la storia dei commerci europei intercontinentali è la storia dei problemi che gli Europei incontrarono e delle soluzioni che adottarono a seconda dei contesti cui si trovarono a far fronte.¹⁰ Non era scritto nel DNA dell'Europa che alla fine del Settecento l'Inghilterra sarebbe diventata la regione economicamente più sviluppata del mondo e avrebbe esteso il suo controllo politico ed economico sulla maggior parte del globo terrestre. Tant'è che fino al 1800 i

9. A.W. CROSBY, *Imperialismo ecologico: l'espansione biologica dell'Europa, 900-1900*, Roma-Bari, Laterza, 1988.

10. Oggi gli economisti definiscono la "globalizzazione" come integrazione dei mercati delle merci, del capitale e del lavoro. Per motivi di spazio ci concentreremo qui sui mercati delle merci, faremo qualche riferimento ai mercati del lavoro forzato degli schiavi nelle economie atlantiche e solo pochi cenni ai mercati dei capitali azionari.

tassi di produttività delle economie europea e cinese non mostrarono sostanziali differenze.¹¹ Eppure, è un fatto che gli Europei profusero energie e risorse senza eguali nell'espansione dei loro traffici marittimi e furono i primi a creare un sistema di collegamenti intercontinentali sempre più integrato ed efficiente.

2. STRUTTURE E INFRASTRUTTURE DEI COMMERCII INTERCONTINENTALI

Il capitolo precedente ha analizzato le continuità e le trasformazioni avvenute tra tardo Medioevo ed Età moderna nelle vie di trasporti e nel sistema di credito in Europa e nell'area mediterranea. Ora è utile volgere uno sguardo d'insieme alle infrastrutture dei commerci europei transoceanici. Nella migliore delle ipotesi, cioè se una nave sfuggiva a pirati e tifoni, il viaggio da Lisbona a Goa durava circa 180 giorni all'andata e 200 al ritorno, mentre dal Nord Europa all'India le navi impiegavano 6-8 mesi ad andare e 7-9 mesi a tornare.¹² La rotta del Capo di Buona Speranza non poteva però essere percorsa in ogni momento dell'anno poiché la presenza di potenti venti stagionali (monsoni) riduceva i periodi nei quali le navi potevano procedere tra le coste dell'Africa orientale e il subcontinente indiano. Solo con l'utilizzo della propulsione a vapore fu possibile vincere la forza di questi venti e viaggiare in qualsiasi stagione dell'anno. Nonostante questi ostacoli, i costi di trasporto lungo la rotta del Capo diminuirono di un poco nel Seicento grazie a miglioramenti di natura organizzativa (quali la riduzione del periodo di tempo durante il quale una nave andava approvvigionata senza che fosse in viaggio) più che tecnologica.¹³ Alcuni corrieri che collegavano il Sud-Est asiatico al Mediterraneo orientale continuarono comunque a percorrere le rotte carovaniere.¹⁴ Cambiamenti più significativi, sebbene non tali da qualificarsi come vera e propria "rivoluzione dei trasporti", vennero introdotti nell'A-

11. R.B. WONG, *China Transformed: Historical Change and the Limits of European Experience*, Ithaca-London, Cornell Univ. Press, 1997; K. POMERANZ, *La grande divergenza: la Cina, l'Europa e la nascita dell'economia mondiale moderna*, Bologna, Il Mulino, 2004.

12. J. DE VRIES, *Connecting Europe and Asia: A Quantitative Analysis of the Cape-route Trade, 1497-1795*, in *Global Connections and Monetary History, 1470-1800*, a cura di D.O. FLYNN, A. GIRÁLDEZ, R. VON GLAHN, Aldershot-Burlington, Ashgate, 2003, pp. 35-106.

13. N. STEENSGAARD, *Freight Costs in the English East India Trade 1601-1657*, in «Scandinavian Economic History Review», a. XIII 1965, pp. 143-62.

14. R.J. BARENDSE, *The Long Road to Livorno: The Overland Messenger Services of the Dutch East India Company in the Seventeenth Century*, in «Itinerario», a. XII 1988, pp. 25-39.

atlantico. Dopo l'avvio della coltivazione di tabacco in Chesapeake nel 1616, tra 1619 e 1775 le spese di spedizione di questo prodotto verso l'Inghilterra diminuirono in media dell'1,4% all'anno (e più rapidamente nel periodo iniziale) grazie all'adozione di nuove tecniche di imballaggio e al contenimento degli attacchi della pirateria contro le navi inglesi. Lo stesso calo percentuale si registra anche nei costi di trasporto del riso attraverso l'Atlantico durante il Settecento.¹⁵ In aggiunta, gli equipaggi impiegati sulle navi transatlantiche vennero riducendosi drasticamente in numero.¹⁶

A favorire l'espansione e l'integrazione dei mercati non è solo la circolazione dei beni, ma anche delle informazioni. A partire dalla fine del Seicento i mercanti che operavano nell'Atlantico inglese ebbero a disposizione regolari servizi postali che recapitavano periodici, lettere private e ogni altra corrispondenza.¹⁷ Secondo lo storico John McCusker, l'invenzione della stampa rappresentò una rivoluzione di portata analoga all'*information technology* di oggi. La prima lista dei prezzi a stampa che è stata ritrovata risale agli anni Trenta del Cinquecento e fu stampata ad Anversa; nel Seicento, poi, si diffusero veri e propri periodici finanziari ed economici.¹⁸ Bisogna tuttavia usare cautela nel valutare gli effetti della stampa sulla produzione e la circolazione delle informazioni economiche. I listini dei prezzi a stampa viaggiavano nei medesimi convogli insieme con le lettere manoscritte e non potevano contare su alcun vantaggio in termini di velocità. Inoltre, i giornali non contenevano necessariamente notizie più fresche di quelle che si potevano raccogliere passeggiando lungo il porto o davanti alla borsa; anzi, almeno fino agli inizi del Seicento, i periodici riportavano per lo più le stesse notizie circolan-

15. R.R. MENARD, *Transport Costs and Long-range Trade, 1300-1800: Was There a European "Transport Revolution" in the Early Modern Era?*, in *The Political Economy of Merchant Empires*, a cura di J.D. TRACY, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1991, pp. 228-75, alle pp. 254-60. Vd. anche D. NORTH, *Sources of Productivity Change in Ocean Shipping: 1600-1850*, in «*Journal of Political Economy*», a. LXXVI 1968, pp. 953-70.

16. R. DAVIS, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, London-New York, Macmillan-St. Martin's Press, 1962, p. 71.

17. I.K. STEELE, *The English Atlantic, 1675-1740: An Exploration of Communication and Community*, New York, Oxford Univ. Press, 1986.

18. J.J. McCUSKER, *The Beginnings of Commercial and Financial Journalism: The Commodity Price Currents, Exchange Rate Currents, and Money Currents of Early Modern Europe*, Amsterdam, NEHA, 1991; ID., *The Italian Business Press in Early Modern Europe*, in *Produzione e commercio della carta e del libro, secc. XIII-XVIII*, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze, Le Monnier, 1992, pp. 797-841; ID., *The Demise of Distance: The Business Press and the Origins of the Information Revolution in the Early Modern Atlantic World*, in «*American Historical Review*», a. CX 2005, pp. 295-321.

ti nei cosiddetti «avvisi» manoscritti.¹⁹ Infine, sebbene nel Settecento alcuni giornali, tra cui la *London Gazette*, cominciassero a pubblicare liste di fallimenti,²⁰ i periodici a stampa erano strumenti inadeguati per una delle attività più delicate che impegnavano i mercanti occupati nei traffici sulla lunga distanza: l'accertamento dell'affidabilità e della reputazione di agenti e intermediari che agivano per loro conto in località più o meno remote. A questo scopo era più adatta la corrispondenza privata. Nel periodo in esame fonti di informazione economica manoscritte e a stampa vanno pertanto considerate come complementari più che antagonistiche.²¹ Semmai, i listini dei prezzi a stampa ebbero l'effetto di stabilizzare i prezzi sul mercato locale. Inoltre, come si dirà, la pubblicizzazione dei valori azionari facilitò l'integrazione dei mercati finanziari del nord Europa.

Un'altra area dove la stampa apportò un contributo incisivo fu nell'emergente sfera della pubblicità. David Hancock dimostra come a partire dal primo decennio del Settecento la comunità mercantile londinese fece ricorso al crescente numero di periodici per pubblicizzare l'arrivo dei propri carichi, la messa all'asta di navi e merci, l'offerta di quote assicurative e di noleggìo.²² Hancock illustra anche come un gruppo di intraprendenti mercanti scozzesi utilizzò un misto di periodici, corrispondenze private e legami personali per creare in Nord America un nuovo mercato per i vini prodotti nell'isola portoghese di Madeira.²³

La formazione del capitale e la circolazione del denaro sono altri elementi portanti di ogni forma di organizzazione commerciale. L'assetto legale che garantiva gli investimenti privati nel commercio europeo rimase invariato durante l'Età moderna nelle sue forme prevalenti (contratti di società familiare, commenda, accomandita, procure e commissioni). Una pre-esistente

19. M. INFELISE, *Prima dei giornali. Alle origini della pubblica informazione (secoli XVI e XVII)*, Roma-Bari, Laterza, 2002.

20. J. HOPKIT, *Risk and Failure in English Business, 1700-1800*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1987, pp. 42-44.

21. F. TRIVELLATO, *Merchants' Letters Across Geographical and Social Boundaries*, in *Correspondence and Cultural Exchange in Europe, 1400-1700*, a cura di F. BETHENCOURT, F. EGMOND, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 2007, pp. 80-103.

22. D. HANCOCK, *Citizens of the World: London Merchants and the Integration of the British Atlantic Community, 1735-1785*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1995, pp. 32-33.

23. D. HANCOCK, *"A Revolution in the Trade": Wine Distribution and the Development of the Infrastructure of the Atlantic Market Economy, 1703-1807*, in *The Early Modern Atlantic Economy*, a cura di J.J. McCUSKER, K. MORGAN, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 2000, pp. 134-42.

forma societaria, tuttavia, quella delle compagnie privilegiate che operavano con licenza governativa, acquisì nuove connotazioni e nuova importanza nel commercio transoceanico. Da secoli i governi europei avevano la consuetudine di concedere monopoli (o oligopoli) in cambio di contributi fiscali; nel corso del Sei e Settecento le compagnie commerciali privilegiate inglesi e olandesi, imitate poi da altri stati europei, introdussero nuove forme di raccolta e gestione del capitale e ricevettero ampie deleghe nell'esercizio del potere militare e politico in nome dei rispettivi governi.

In Inghilterra a fine Cinquecento esistevano varie compagnie privilegiate: le "regulated companies" per il commercio con regioni geograficamente prossime – così la *Spanish Company* (1577-1606), la *Eastland Company* attiva nel Baltico e nel Mare del Nord (1579-1689) e la *French Company* (1609-1667) – e le "joint-stock corporations" che dominavano nei commerci con zone più lontane – quali la *Muscovy Company* (1553-1746), la *Levant Company* (1581-1753) e altre compagnie per i commerci con l'Africa. Ciascuna compagnia aveva diritto ad operare in esclusiva nelle proprie aree di influenza per un periodo di tempo maggiore a quello di un viaggio di andata e ritorno e rinnovabile; ma mentre le "regulated companies" avevano un numero prescritto di membri, le "joint-stock companies" raccoglievano anche il capitale di esterni e prevedevano una separazione tra capitale e *management*.²⁴ Nel 1600 la corona inglese riconobbe ufficialmente una nuova compagnia con monopolio sui traffici lungo la rotta del Capo e nell'Oceano Indiano: la *East India Company* (EIC), o Compagnia inglese delle Indie Orientali. Nata per fronteggiare la concorrenza delle navi private olandesi che avevano cominciato ad avventurarsi oltre il Capo di Buona Speranza, la EIC divenne l'agente dello stato inglese in Asia. Due anni dopo, nel 1602, una simile compagnia privilegiata nacque ad Amsterdam: la *Verenigde Oostindische Compagnie* (VOC), o Compagnia olandese delle Indie Orientali.²⁵ Entrambe queste compagnie erano finanziate da pri-

24. Tra 1588 e 1595 la *Levant Company* fu trasformata in "regulated company" e nel 1622-23 la *Muscovy Company* divenne una "open regulated company", aperta a chiunque contribuisse almeno con 5 sterline. Questi cambiamenti dimostrano che non vi fu un'evoluzione lineare da una forma all'altra ma le due coesistettero. R. HARRIS, *Industrializing English Law: Entrepreneurship and Business Organization, 1720-1844*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 2000, p. 52.

25. K.N. CHAUDHURI, *The English East India Company: The Study of an Early Joint-Stock Company 1600-1640*, London, Frank Cass & Co, 1965; ID., *The Trading World of Asia and the English East India Company 1660-1760*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1978; J.R. BRUIJN-F.S. GAASTRA-I. SCHÖFFER, *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, The Hague, Nijhoff, 1979-87, 3 voll., vol. I (*Introductory volume*).

vati e godevano di pieno auto-governo. La prima concessione governativa alla VOC ebbe validità di 21 anni; quella della EIC 15. La direzione della VOC era organizzata in 6 camere e 17 direttori, che rappresentavano le province della Repubblica Federale Olandese in rapporto al peso politico ed economico di ciascuna. La EIC aveva invece 24 direttori, scelti tra gli azionisti più influenti, ed era organizzata in vari sotto-comitati. Diversi studiosi attribuiscono la maggiore efficacia della EIC rispetto alla VOC sul lungo periodo alla sua flessibilità e alla centralizzazione del potere decisionale. Inoltre, nella VOC esisteva una distinzione tra investitori attivi (con diritto di voto) e investitori passivi (privi di diritti di voto), mentre nella EIC ogni azionista aveva un voto. Infine, se la VOC possedeva una propria flotta permanente, dal 1629 fino alla guerra dei Sette anni (1756-'63) la EIC si affidò a navi affittate da privati: questa organizzazione del trasporto marittimo, non sempre meno costosa, garantiva però maggiore flessibilità alla EIC nei suoi investimenti.²⁶ Detto ciò, come si vedrà, la EIC rimase un'istituzione organizzativamente e finanziariamente fragile per tutto il Seicento e la successiva supremazia inglese fu il risultato di diversi elementi, compresi alcuni di natura militare.

Fin dalla loro creazione le compagnie privilegiate incontrarono aspri critici. Nell'ultimo quarto del Settecento Adam Smith si scagliò contro tutti i monopoli, accusando le compagnie privilegiate di alzare artificialmente i prezzi e impedire il libero gioco del mercato.²⁷ Negli ultimi decenni, la scuola economica neo-istituzionalista ha contestato l'ortodossia smithiana, attribuendo allo stato e alle sue istituzioni delegate un ruolo propulsivo cruciale nello sviluppo del capitalismo occidentale: in quest'ottica le compagnie privilegiate dell'Europa settentrionale vengono lodate per il loro alto livello di coordinamento burocratico e manageriale, da alcuni paragonato a quello delle moderne *corporations*.²⁸ Lo stesso K.N. Chaudhuri, il grande storico della EIC che ha sposato queste tesi, mette però in luce casi di corruzione, grandi difficoltà nel far eseguire in Asia gli ordini emessi a Londra e l'inca-

26. DAVIS, op. cit., p. 259.

27. Oggi questo punto di vista è sposato da S.R.H. JONES-S.P. VILLE, *Efficient Transactors or Rent-Seeking Monopolists? The Rationale for Early Chartered Companies*, in «Journal of Economic History», a. LIV 1996, pp. 898-915.

28. N. STEENSGAARD, *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century: The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade*, Chicago-London, Univ. of Chicago Press, 1974; CHAUDHURI, *The Trading World*, cit.; A.M. CARLOS-S. NICHOLAS, *Giants of an Earlier Capitalism: The Chartered Trading Companies as Modern Multinationals*, in «Business History Review», a. LXII 1988, pp. 398-419.

pacità dei direttori di ottenere informazioni precise sulla situazione finanziaria complessiva della Compagnia prima della riforma del suo sistema contabile nel 1709.²⁹ Per di più non tutte le compagnie privilegiate europee furono un successo. La *Royal African Company* (1672-1748) non decollò mai perché incapace di contenere gli alti costi di gestione delle sue postazioni lungo le coste dell'Africa occidentale – tant'è che dopo il 1698 il suo monopolio divenne solo nominale.³⁰ Una volta che gli Inglesi scalzarono gli Olandesi in Nord America nel secondo decennio del Seicento, la maggior parte del commercio atlantico tra colonie inglesi e madrepatria rimase in mano di privati, ad eccezione della *South Sea Company* (1711-'39) e della *Hudson's Bay Company* (1670-1869). Comunque, nessuna compagnia privilegiata raggiunse mai una posizione di vero monopolio nei propri ambiti di competenza poiché dovette competere con altre potenze europee e talora con potenti reti di mercanti locali (par. 4).

D'altro canto, le compagnie privilegiate europee per il commercio intercontinentale furono alla base di importanti trasformazioni nel mercato creditizio. Le lettere di cambio rimasero il perno del sistema finanziario privato in Età moderna, ma il loro uso come strumento creditizio venne facilitato da vari meccanismi (quali lo sconto e la negoziabilità) e fu introdotto in aree geografiche sempre più vaste: nell'ultimo quarto del Seicento, per esempio, si diffuse l'uso della lettera di cambio nel traffico atlantico di schiavi africani. Le maggiori novità del periodo furono la nascita del mercato azionario ad Amsterdam e Londra e l'adozione da parte della corona inglese di un sistema di debito pubblico. Nei suoi primi anni di esistenza la VOC raccolse capitale attraverso contratti di compagnia e accomandita con i quali gli investitori finanziavano specifici viaggi, ma già dal 1612 la VOC adottò una capitalizzazione permanente.³¹ La EIC la imitò nel 1650.³² Nelle Province Unite un

29. K.N. CHAUDHURI, *The English East India Company in the 17th and 18th Centuries: A Pre-Modern Multinational Organization*, in *Companies and Trade: Essays on Overseas Trading Companies during the Ancien Régime*, a cura di L. BLUSSÉ, F. GAASTRA, Leiden, Leiden Univ. Press, 1981, pp. 29-46, alle pp. 40, 44.

30. N. STEENSGAARD, *The Companies as a Specific Institution in the History of the European Expansion*, in *Companies and Trade*, cit., pp. 245-64, alle pp. 258-60; A.M. CARLOS-J. BROWN-KRUSE, *The Decline of the Royal African Company: Fringe Firms and the Role of the Charter*, in «Economic History Review», a. II 1996, pp. 291-313.

31. L. NEAL, *The Dutch and English East India Companies Compared: Evidence from the Stock and Foreign Exchange Markets*, in *The Rise of Merchant Empires*, cit., pp. 195-223, a p. 195.

32. HARRIS, op. cit., p. 52.

mercato secondario del debito pubblico esisteva già da metà Cinquecento;³³ presto, le azioni della VOC divennero un investimento speculativo sufficientemente sicuro da far concorrenza ai titoli di stato.³⁴ Affinché la capitalizzazione permanente segnasse un giro di boa fu necessario che volumi consistenti di capitale privato si riversassero nella EIC e nella VOC. I valori dei mercati azionari cominciarono ad essere pubblicati regolarmente sui periodici, in particolare sul *Amsterdamsche Courant* e sul *Course of the Exchange* londinese, e uno studio statistico delle valutazioni della VOC e della EIC dimostra che i mercati azionari olandese e inglese andarono progressivamente ingrandendosi col crescere della capacità degli investitori di scegliere tra le azioni più redditizie.³⁵ Con la creazione nel 1694 della Banca d'Inghilterra per l'amministrazione del debito pubblico le strutture finanziarie inglesi si consolidarono notevolmente, nonostante il collasso della *South Sea Company* nel 1720 dimostrasse la vulnerabilità del mercato speculativo internazionale.³⁶

3. DAL MEDITERRANEO ALL'OCEANO INDIANO

Fin dal tardo Medioevo il commercio mediterraneo era legato strettamente sia alle regioni del Nord Europa che a quelle dell'Asia. Le città italiane, in particolare Venezia, Genova e Firenze, fungevano da cerniera nei traffici tra il Levante e le Fiandre. Secondo alcuni, le Crociate non segnarono solo l'intensificarsi di odi religiosi e ambizioni di conquista da parte europea, ma consentirono anche di riallacciare i rapporti commerciali tra l'Europa cristiana e il Medio Oriente musulmano dopo l'espansione araba.³⁷ Con il progressivo declino della potenza genovese nel Mediterraneo orientale, nel secondo quarto del Quattrocento Venezia venne affermandosi come potenza marittima e commerciale egemone nel Mediterraneo. Attraverso un sistema misto di convogli di stato (*galere di mercato*) e imbarcazioni private, la città la-

33. J.D. TRACY, *A Financial Revolution in the Habsburg Netherlands: Renten and Renteniers in the County of Holland, 1515-1565*, Berkeley, Univ. of California Press, 1985.

34. O. GELDERBLOM-J. JONKER, *Completing a Financial Revolution: The Finance of the Dutch East India Trade and the Rise of Amsterdam Capital Market, 1595-1612*, in «Journal of Economic History», a. LXIV 2004, pp. 641-72.

35. NEAL, *The Dutch and the English East India Companies*, cit.

36. J.B. BASKIN, *The Development of Corporate Financial Markets in Britain and the United States, 1600-1914: Overcoming Asymmetric Information*, in «Business History Review», a. LXII 1988, pp. 199-237.

37. ABU-LUGHOD, *Before European Hegemony*, cit., p. 47.

gunare spediva in Levante non solo i propri prodotti manifatturieri, ma anche velluti genovesi, sete dorate milanesi e i migliori pannilana fiorentini. Venezia assunse anche un ruolo preminente nella ri-esportazione in Germania e nelle Fiandre dei beni acquisiti in Levante (sete grezze, spezie, cotone e filo di lana mohair).³⁸

Questo sistema di scambi cominciò a mostrare le prime crepe quando, tra 1492 e 1540, il sultano ottomano bandì i non-sudditi dai porti del Mar Nero e impose loro il pagamento di dazi punitivi. Ad approfittare di queste politiche esclusioniste furono alcune minoranze etno-religiose attive nel commercio attraverso i Balcani e l'Adriatico, in particolare Ebrei, Armeni e Greci (tutti sudditi ottomani), ma anche mercanti musulmani che oggi sappiamo essere stati coinvolti in questi scambi più di quanto una volta non si pensasse.³⁹ Le politiche del vicino turco misero così in discussione la supremazia veneziana nel Mediterraneo orientale negli stessi anni in cui, sul fronte occidentale, essa si trovò a fare i conti con le nuove aperture oceaniche. (Queste politiche furono anche di stimolo alle iniziative della Repubblica di Venezia per attirare i mercanti Ebrei sia dal Levante che dalla penisola iberica.)

Nel maggio del 1498, al culmine di una lunga stagione di esplorazioni marittime portoghesi, Vasco da Gama gettò l'ancora a Calicut, porto sulla costa sud-orientale dell'India. La leggenda vuole che a guidare il Portoghese fosse il più famoso navigatore arabo dell'epoca, Ahmad ibn Majid; certo per raggiungere l'India dalle coste del Madagascar da Gama dovette affidarsi a un pilota pratico dei venti e delle correnti della regione.⁴⁰ L'India era meta ambita perché, a dispetto della peste nera, i consumi di spezie orientali in Europa erano cresciuti per tutto il Quattrocento e le potenze iberiche miravano a minare la posizione di Venezia, che si era accaparrata la fetta più consistente

38. F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, 2 voll., Torino, Einaudi, 1976, vol. I pp. 413-21; H. VAN DER WEE, *Structural Changes in European Long-Distance Trade, and Particularly in the Re-export Trade from South to North, 1350-1750*, in *The Rise of Merchant Empires*, cit., pp. 14-33.

39. T. STOIANOVICH, *The Conquering Balkan Orthodox Merchant*, in «Journal of Economic History», a. XX 1960, pp. 234-313; C. KAFADAR, *A Death in Venice (1575): Anatolian Muslim Merchants Trading in the Serenissima*, in «Journal of Turkish Studies», a. X 1986, pp. 191-217; E. DURSTELER, *Commerce and Coexistence: Veneto-Ottoman Trade in the Early Modern Era*, in «Turcica», a. XXXIV 2002, pp. 105-33; J.I. ISRAEL, *Diasporas within a Diaspora: Jews, Crypto-Jews and the World Maritime Empires, 1540-1740*, Leiden-Boston-Köln, Brill, 2002, pp. 67-68.

40. S. SUBRAHMANYAM, *The Career and Legend of Vasco da Gama*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1997, pp. 121-28.

di questo mercato.⁴¹ Una lunga tradizione storiografica ha visto nel viaggio di da Gama una svolta senza ritorno nella storia dei commerci mediterranei e la fine definitiva della supremazia veneziana nell'intermediazione tra i mercati levantini e quelli europei.⁴² Oggi sappiamo che la circumnavigazione dell'Africa da parte dei Portoghesi comportò un arresto temporaneo dei traffici tra Venezia e il Medio Oriente, ma sulla durata ed entità di questa interruzione non c'è consenso tra gli storici e i dati statistici a disposizione per la ricostruzione di questo capitolo importante nella storia dei commerci europei sono pochi e discordanti. Lo *shock* fu senz'altro violento, e tra 1502 e 1506 Lisbona acquisì un quasi-monopolio delle spezie orientali, tanto da causare un'impennata nei prezzi in Europa. Ma già negli anni Quaranta del secolo, secondo Frederic Lane, si verificò un forte rialzo delle importazioni di pepe da Alessandria a Venezia e la città lagunare rafforzò la sua posizione nel Mediterraneo per almeno un ventennio.⁴³ C.H.H. Wake ha invece raccolto prove in favore della tesi più tradizionale, secondo cui l'entrata portoghese nell'Oceano Indiano comportò una rottura drastica e definitiva: fino al 1550 e poi di nuovo nell'ultimo quarto del secolo la corona iberica controllò il 75% delle importazioni di pepe in Europa e le rotte levantine acquisirono qualche rilevanza solo negli anni in cui, per motivi diversi, i mercati non erano saturati dal pepe portoghese.⁴⁴ In ogni caso nel corso del Cinquecento una maggiore varietà di spezie e altri prodotti asiatici giunse in Europa: calarono relativamente le quantità di pepe e zenzero e crebbero quelle di cannella, tessuti e indaco.⁴⁵

Al viaggio di da Gama seguirono varie spedizioni militari e commerciali portoghesi nell'Oceano Indiano e la creazione di un regolare sistema di con-

41. E. ASHTOR, *Spice Prices in the Near East in the 15th Century*, in «Journal of the Royal Asiatic Society», a. I 1976, pp. 26-41; F.C. LANE, *Pepper Prices Before da Gama*, in «Journal of Economic History», a. XXVIII 1968, pp. 590-97.

42. C. LIVI-D. SELLA-U. TUCCI, *Un problème d'histoire: la décadence économique de Venise*, in *Aspetti e cause della decadenza economica veneziana nel secolo XVII*. Atti del Convegno di Venezia, Isola di San Giorgio Maggiore, 27 giugno-2 luglio 1957, Venezia-Roma, Ist. per la Collaborazione Culturale, 1960, pp. 289-317.

43. F. LANE, *The Mediterranean Spice Trade: Further Evidence of its Revival in the Sixteenth Century*, in «American Historical Review», a. XLV 1940, pp. 581-90.

44. C.H.H. WAKE, *The Changing Patterns of Europe's Pepper and Spice Imports, ca. 1400-1700*, in «Journal of European Economic History», a. VIII 1979, pp. 361-403.

45. N. STEENSGAARD, *The Return Cargoes of the Carreira in the 16th and Early 17th Centuries*, in *Indo-Portuguese History: Old Issues, New Questions*, a cura di T.R. DE SOUZA, New Delhi, Concept Publishing Company, 1985, pp. 13-31.

vogli a cadenza stagionale tra Lisbona e Goa (*carreira da Índia*). Ma i Portoghesi non giunsero mai a monopolizzare il traffico delle spezie asiatiche, né tanto meno ne controllarono la produzione. Innanzitutto, Cina e India rimasero acquirenti altrettanto importanti quanto l'Europa. I Portoghesi si adoperarono poi inutilmente nel tentativo di estromettere i mercanti indiani e musulmani che percorrevano le rotte tra l'arcipelago indonesiano e il Mar Rosso e alla fine del secolo subirono gravi perdite a causa di naufragi e attacchi della pirateria. Carichi di pepe e spezie continuarono così ad arrivare nei porti di Alessandria d'Egitto e della costa levantina a dorso di cammello. A segnare non il tracollo definitivo, ma certo un indebolimento strutturale delle rotte carovaniere delle spezie fu piuttosto l'entrata degli Olandesi nell'Oceano Indiano agli inizi del Seicento.⁴⁶

4. COMPETIZIONE EUROPEA NELL'OCEANO INDIANO

Se ora allarghiamo lo sguardo oltre il solo commercio delle spezie per avviare un esame più sistematico della penetrazione europea nell'Oceano Indiano, incontriamo due tra le questioni più spinose della storia dei commerci intercontinentali europei. La prima riguarda la natura, l'estensione e l'efficacia dei "monopoli" instaurati dalle diverse potenze europee; la seconda concerne la reale misura della superiorità europea e le cause di tale superiorità (se di natura organizzativa, tecnologica o militare). Direttamente connessa a queste due problematiche è la questione dell'impatto che ebbe l'arrivo degli Europei sui mercati e sui gruppi mercantili asiatici: come si inserirono gli Europei in circuiti produttivi, commerciali e creditizi locali e fino a che punto ne stravolsero la geografia e il carattere? In altre parole, ci si chiede se la penetrazione dei mercati del Sud e Sud-Est Asiatico da parte europea durante l'Età moderna vada vista come il preludio al moderno colonialismo instaurato dagli Inglesi nella seconda metà del Settecento, oppure se quest'ultimo segnò un momento di rottura rispetto al passato.

Quando da Gama giunse a Calicut nel 1498 l'Oceano Indiano era tutt'altro che un'area priva di attività. È vero che mezzo secolo prima, nel 1433,

46. STEENSGAARD, *The Asian Trade Revolution*, cit.; P. MUSGRAVE, *The Economics of Uncertainty: The Structural Revolution in the Spice Trade, 1480-1640*, in *Shipping, Trade and Commerce: Essays in Memory of Ralph Davis*, a cura di P.L. COTTRELL, D.H. ALDCROFT, Leicester, Leicester Univ. Press, 1981, pp. 9-21.

l'impero cinese aveva improvvisamente smesso di inviare spedizioni navali armate nell'Oceano Indiano, ma proprio il ritiro da parte cinese aveva ridato vigore alle reti di mercanti musulmani, in particolare quelli con base in Gujarat, Kerala e nel sultanato di Malacca, che scambiavano riso e cotone indiani con spezie nell'arcipelago indonesiano e con oro, schiavi e avorio lungo le coste dell'Africa orientale.⁴⁷ I mercanti di religione induista, dal canto loro, si specializzarono nei traffici terrestri, compreso il lucroso commercio di pietre preziose, e nei servizi finanziari.⁴⁸ La posizione di questi ultimi si rafforzò ulteriormente con l'arrivo dei Portoghesi, che si appoggiarono a loro in funzione anti-musulmana.⁴⁹

Le navi portoghesi giungevano nell'Oceano Indiano cariche di argento e dei pochi altri beni (tessuti, oggettistica in metallo, corallo) che interessavano alle sofisticate società asiatiche, ma portavano con sé una grossa novità: i cannoni. Agli occhi degli Europei l'Oceano Indiano rappresentava un *mare liberum*, nel senso che nessuno stato ne reclamava il titolo; al ritorno di da Gama a Lisbona nel 1499, il re di Portogallo si auto-proclamò sovrano d'Etiopia, Arabia, Persia e India.⁵⁰ Sconfitta la flotta alleata egiziana e ottomana, appoggiata dal sultanato di Gujarat e dalla città di Calicut, i Portoghesi conquistarono Goa nel 1510 (dove stabilirono la capitale del loro impero marittimo in Asia), Malacca nel 1511 e Ormuz, strategico porto all'imbocco del Golfo Persico, nel 1515. Misero dunque in piedi un sistema di fortificazioni terrestri e flotte armate con cui ambirono tassare una fetta quanto più consistente possibile dei traffici interni all'Oceano Indiano: ogni nave che, ispezionata, si trovasse sprovvista di certificato attestante il pagamento dei dazi dovuti ai Portoghesi sul proprio carico poteva essere confiscata. Molti autori ritengono che così facendo i Portoghesi importarono la violenza nel mondo marit-

47. M.N. PEARSON, *Merchants and Rulers in Gujarat: The Response to the Portuguese in the Sixteenth Century*, Berkeley, Univ. of California Press, 1976; S. SUBRAHMANYAM, *The Political Economy of Commerce: Southern India 1500-1650*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1990; D. LOMBARD, *Carrefour javanais: essai d'histoire globale*, 3 voll., Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1990, vol. II. *Les réseaux asiatiques*.

48. G. BOUCHON, *Trade in the Indian Ocean at the Dawn of the Sixteenth Century*, in *Merchants, Companies and Trade: Europe and Asia in the Early Modern Era*, a cura di S. CHAUDHURI, M. MORINEAU, Cambridge Univ. Press, 1999, pp. 42-51.

49. M.N. PEARSON, *India and the Indian Ocean in the Sixteenth Century*, in *India and the Indian Ocean, 1500-1800*, a cura di A. DAS GUPTA, M.N. PEARSON, Calcutta-Delhi-Bombay-Madras, Oxford Univ. Press, 1987, pp. 71-161, a p. 74.

50. PEARSON, *India and the Indian Ocean*, cit., p. 84.

timo indiano, dove l'impero mogol e gli stati autonomi erano generalmente protesi a estrarre rendite fiscali dalla terra più che dai commerci.⁵¹ Subrahmanyam ha contestato quest'idea, sostenendo che non solo la pirateria esisteva già prima dell'arrivo degli Europei, ma che diversi potentati locali usavano ricorrere alla violenza per difendere i propri interessi mercantili. Scopo di Subrahmanyam è accorciare le distanze tra la rappresentazione delle strutture statali europee come volte a favorire gli interessi della borghesia mercantile e quelle asiatiche come protese verso le rendite feudali; ma anch'egli ammette che i Portoghesi usarono la forza militare sui mari come mai prima nell'Oceano Indiano.⁵²

Si parla spesso del "monopolio" imposto dai Portoghesi nell'Oceano Indiano durante il Cinquecento, ma bisogna chiarire il significato di questa parola. Secondo la teoria economica, monopolio implica l'abilità da parte del produttore di fissare unilateralmente il prezzo delle merci, al contrario di quanto avviene in un mercato competitivo dove il prezzo viene stabilito dalla competizione tra domanda e offerta. Ora, nessuna potenza europea, fatto salvo più tardi gli Olandesi per alcune spezie fini (cannella, chiodi di garofano, noce moscata e macis), acquisì mai una posizione monopolistica nel commercio di merci asiatiche. Anche la vendita delle spezie in Europa assomigliava a un mercato oligopolistico più che monopolistico, dato che esistevano vari centri di smistamento (tra i quali Anversa era il principale) e diversi gruppi che se ne incaricavano. Inoltre, come si è detto, per tutto il Cinquecento i Portoghesi controllarono lo smistamento delle spezie che giungevano lungo la via del Capo, ma non quelle che arrivavano per via del Levante. Nel caso portoghese, il termine "monopolio" si riferisce semmai agli sforzi intrapresi dalla corona per impedire ai sudditi la libertà di traffico lungo alcune rotte (quelle tra Goa e Lisbona, tra Goa e la penisola Malacca, Macao e il Giappone e tra Diu e la costa africana orientale) e di alcuni prodotti (la totalità delle spezie e i cavalli persiani). Anche così inteso, comunque, il monopolio portoghese fu parziale. Come puntualizzano Subrahmanyam e Luís Filipe Thomaz, per tutto il Cinquecento la corona portoghese alternò politiche monopolistiche e concessioni a cartelli di mercanti privati (per lo più tedeschi, italiani, ma anche portoghesi) per l'appalto della vendita del pe-

51. M.N. PEARSON, *Merchants and States*, in *The Political Economy*, cit., pp. 41-116; K.N. CHAUDHURI, *Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1985, p. 64.

52. SUBRAHMANYAM, *The Career and Legend*, cit., pp. 109-12.

pe in Europa.⁵³ M.N. Pearson e altri storici insistono poi sul fatto che i Portoghesi si adattarono ampiamente ai circuiti di scambio che incontrarono al loro arrivo nell'Oceano Indiano. La rotta tra Lisbona e Goa, quella tra il porto cinese di Macao e il Giappone (che operò fino al 1639) e l'intensificazione del traffico tra Gujarat e Goa furono le uniche novità introdotte dai Portoghesi. Della loro presenza approfittarono anche mercanti e soprattutto armatori locali che facevano affari con Europei, laici e religiosi, nella loro veste ufficiale o privata.

Tra 1595 e 1602 almeno 65 navi private partirono da Amsterdam alla volta dell'Asia lungo la rotta del Capo.⁵⁴ Con queste iniziative, e poi con la VOC, gli Olandesi miravano ad aggirare l'embargo totale imposto a navi e prodotti olandesi dal re di Spagna e di Portogallo (le due corone furono unite tra 1580 e 1640). Nel frattempo, nel 1601, il primo convoglio della EIC partì da Londra per Giava e Sumatra. Da allora, i Portoghesi non furono più gli unici Europei nell'Oceano Indiano: diverse potenze si sfidarono per la supremazia su determinate zone e settori. Inizialmente la competizione fece salire i prezzi del pepe in Asia e calare i prezzi in Europa. Presto mutarono anche gli equilibri tra le aree di influenza europea in Oriente. I Portoghesi non sfruttarono mai appieno le risorse delle Molucche, che divennero invece, con la creazione di Batavia (oggi Giacarta) nel 1629, il fulcro delle attività olandesi.

La storia della penetrazione europea nell'Oceano Indiano è spesso descritta come una sequenza di fasi di predominio straniero che si succedettero nei secoli – dal Cinquecento portoghese, al Seicento olandese, al Settecento inglese. C'è del vero in questa sequenza, ma drammatiche rivalità tra potenze europee segnarono il Sei e Settecento, e comunque le cause che stanno alle spalle di questa evoluzione sono complesse. Nella classica interpretazione di Niels Steensgaard, gli Olandesi prima e gli Inglesi poi scalzarono i rivali iberici grazie alla maggiore efficacia della VOC e della EIC e alla vocazione imprenditoriale dei nordici: mentre i Portoghesi si erano limitati a consumare i guadagni derivanti dal loro impero marittimo, Olandesi e Inglesi usarono la forza militare per diminuire i costi di transazione delle loro attività commerciali e massimizzarne i profitti.⁵⁵ L'affermazione della VOC fu certo facilitata

53. S. SUBRAHMANYAM-L.F.F.R. THOMAS, *Evolution of Empire: the Portuguese in the Indian Ocean during the Sixteenth Century*, in *The Political Economy*, cit., pp. 298-331.

54. J.I. ISRAEL, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford, Clarendon Press, 1989, p. 68.

55. STEENSGAARD, *The Asian Trade Revolution*, cit.

dall'uso delle armi: nel 1641 gli Olandesi scacciarono i Portoghesi da Malacca e tra 1658 e 1663 dallo Sri Lanka (maggior produttore di cannella della regione) e dal porto di Cochin, sulla costa del Malabar. Intanto, già nel 1622 un'alleanza anglo-persiana aveva privato i Portoghesi di Ormuz. Nel Sud-Est asiatico gli Olandesi esercitarono un controllo maggiore rispetto a quello di ogni altra potenza europea in Asia sulla produzione delle spezie. Sebbene non operò mai in regime di vero monopolio, la VOC riuscì a procurarsi spezie a basso costo più di quanto avessero fatto precedentemente i Portoghesi. La salda presenza territoriale nel Sud-Est asiatico le garantì anche cospicue entrate fiscali: tra 1664 e 1676, per esempio, gli introiti della VOC derivanti da tasse e dazi prelevati sullo stretto di Malacca superarono i profitti derivanti dal commercio.⁵⁶ Il controllo del territorio diede dunque agli Olandesi un vantaggio che fu altrettanto se non più importante della loro presunta superiore razionalità nella gestione delle risorse economiche.

Altro elemento chiave del successo olandese fu l'abilità di sfruttare al meglio il commercio intra-asiatico, minimizzando così le importazioni di argento dall'Europa. Per tutta l'Età moderna il commercio europeo in Asia fu caratterizzato da una bilancia negativa (ovvero dalla prevalenza delle importazioni sulle esportazioni). Tra 1640 e 1688 la VOC esportò dall'Europa beni per 120 milioni di fiorini olandesi e importò l'equivalente di 150 milioni di fiorini; ma ricavò anche 420 milioni di fiorini dalla vendita di prodotti asiatici all'interno dell'Oceano Indiano e del Mar della Cina.⁵⁷ Il commercio intra-asiatico condotto dalla VOC consisteva principalmente nell'acquisto di tessuti in Gujarat e Coromandel e oppio in Bengala, che venivano poi venduti nell'arcipelago indonesiano in cambio di spezie, le quali venivano in larga parte smerciate localmente piuttosto che spedite ad Amsterdam. A Batavia arrivavano anche navi dalla Cina, cariche di zucchero, porcellana e tessuti; e ripartivano portando con sé pepe e altre spezie. Con l'espulsione dei Portoghesi dal Giappone nel 1639, gli Olandesi rimasero gli unici Europei autorizzati a mantenere una base commerciale nel porto di Nagasaki; fin quando l'esportazione di oro e argento giapponese non fu vietata tra 1664 e 1668, questa postazione diede loro un notevole vantaggio sugli altri Europei.

Nel corso del Seicento la EIC stabilì vari capisaldi in India: Surat (1609),

56. F.S. GAASTRA, *Competition or Collaboration? Relations Between the Dutch East India Company and Indian Merchants Around 1680*, in *Merchants, Companies, and Trade*, cit., pp. 189-201, a p. 195.

57. Ibid.

Madras (1639), Bombay (1662) e Calcutta (1686). La competizione inglese si fece particolarmente temibile dopo che la EIC venne riorganizzata nel 1709. A erodere il predominio olandese vennero anche la Compagnia francese delle Indie Orientali (fondata nel 1664, riorganizzata nel 1684 e particolarmente attiva tra 1719 e 1769), quella danese (1616-'50, 1670-1729, 1732-1807), più tardi quella di Ostenda (1723-'32) e varie altre compagnie minori quali quella brandeburghese e svedese. Tutte le potenze europee nell'Oceano Indiano copiarono il sistema portoghese dei lascia-passare, impegnandosi, almeno in teoria, a rispettare quelli dei rivali; l'ovvia conseguenza di questo sistema fu che nessuno poté reclamare un vero monopolio e i mercanti locali erano sempre alla caccia dei lascia-passare più convenienti. Tant'è che nel 1682 la VOC prese a rilasciare questi documenti a chiunque ne facesse richiesta, trasformandoli così in fonti di rendita piuttosto che strumenti attraverso cui imporre una reale supremazia sui mari.⁵⁸ Nel frattempo si ebbe anche un profondo cambiamento nella composizione dei beni di provenienza asiatica: nella seconda metà del Seicento il successo inglese si fondò sulle esportazioni dei tessuti di cotone colorato indiano, le cosiddette «cotonine», più che sulle spezie. Già i Portoghesi e gli Olandesi avevano constatato che la domanda europea di spezie si stava saturando e avevano cominciato a commerciare in tessuti, ma furono gli Inglesi a dominare in questo settore. A fine Seicento i cotone indiani costituivano il 75% delle importazioni della EIC e il 43% delle importazioni della VOC; nei decenni successivi le percentuali crebbero ulteriormente, nonostante le politiche protezionistiche messe in atto da molti stati europei, inclusa la Francia e l'Inghilterra (quest'ultima riesportava i tessuti in Olanda, dove i mercati rimanevano aperti).⁵⁹

Di nuovo ci si interroga sulle ragioni che portarono all'affermazione inglese: se fattori di natura organizzativa, tecnologica, ideologica, oppure politico-territoriale. La forza della EIC derivò in gran parte dall'alleanza tra gli interessi della Compagnia e quelli dei suoi agenti sul campo. Mentre gli Olandesi adottarono politiche generalmente restrittive nei confronti del commercio privato dei loro sudditi (sebbene nel 1682 queste restrizioni furono allentate),⁶⁰ a partire dal 1660 la EIC regolò ma permise il commercio privato condotto da ufficiali e con navi inglesi in Asia. I benefici di questa politica si rese-

58. GAASTRA, *Competition or Collaboration?*, cit., p. 192.

59. DE VRIES, *Connecting Europe and Asia*, cit., p. 65.

60. GAASTRA, *Competition or Collaboration?*, cit., p. 195.

ro evidenti quando gli Inglesi scoprirono di poter acquistare ceramiche, sete e soprattutto tè cinese (che nel frattempo era diventato in Europa l'equivalente del pepe di due secoli prima) in cambio di oppio e cotone indiani, eliminando o almeno diminuendo così la necessità di spedire grandi quantitativi d'argento in Asia.⁶¹ Durante la guerra di successione austriaca (1744-'48) Madras rimase isolata a causa degli scontri tra Inglesi e Francesi; in quel frangente la EIC sfruttò appieno le nuove opportunità apertesi in Cina. Contemporaneamente, gli Inglesi cominciarono ad acquistare direttamente filo e tessuti nei villaggi all'interno della costa del Coromandel, grande centro produttivo di tessuti, spiazzando gli intermediari locali.⁶² I profitti derivanti da questi circuiti crebbero esponenzialmente una volta che la EIC fu in grado di controllare la produzione di oppio e salnitro (quest'ultimo necessario alla fabbricazione di armi ad fuoco) in Bengala dopo la vittoria di Plassey nel 1757 – una battaglia che fu poco più di una scaramuccia dal punto di vista militare, ma che dal punto di vista strategico e amministrativo segnò l'inizio del dominio coloniale inglese in India. Gli ultimi due decenni del Settecento videro una crescita spettacolare degli acquisti inglesi a Canton e l'eliminazione dei dazi sull'importazione di tè cinese in Inghilterra nel 1784. Per la prima volta nella storia del commercio europeo nell'Oceano Indiano gli Inglesi non dipesero dalla disponibilità di argento per commerciare con la Cina, da sempre disinteressata alle rozze manifatture europee; anzi, nella seconda e terza decade del XIX secolo la Cina cominciò a esportare argento in cambio di oppio anglo-indiano. Nel 1839, nel tentativo di metter fine a questo commercio (illegale, sebbene tollerato), le autorità cinesi confiscarono un carico di oppio nel porto di Canton; le successive guerre dell'oppio tra Cina e Inghilterra ridussero significativamente l'influenza inglese in questi mercati.⁶³

Nella seconda metà del Settecento la presenza inglese nell'Oceano Indiano assunse dunque una nuova configurazione. Ancora una volta ci si chiede quanto la forza militare e la conquista territoriale contribuirono all'affermazione commerciale europea. Secondo alcuni storici, Plassey segnò la fine di

61. H. FURBER, *Rival Empires of Trade in the Orient*, Minneapolis, Univ. of Minnesota Press, 1976; CHAUDHURI, *The Trading World*, cit., pp. 209-10; P.J. MARSHALL, *East Indian Fortunes: The British in Bengal in the Eighteenth Century*, Oxford, Clarendon Press, 1976, pp. 19-20; I.B. WATSON, *Foundation for Empire: English Private Trade in India, 1659-1760*, New Delhi, Vikas, 1980, pp. 75-84.

62. S. ARASARATNAM, *Merchants, Companies and Commerce on the Coromandel Coast, 1650-1740*, Delhi, Oxford Univ. Press, 1986, pp. 90-91.

63. P. BUTEL, *L'opium. Histoire d'une fascination*, Paris, Perrin, 1995, pp. 50-128.

un'epoca di cooperazione tra mercanti europei e indigeni.⁶⁴ Quest'interpretazione intende ridimensionare i caratteri della supremazia europea nel periodo pre-coloniale. L'arrivo degli Europei creò d'altro canto una nuova domanda di servizi navali e prodotti locali e le esportazioni di prodotti asiatici verso l'Europa accelerarono a partire già dall'ultimo ventennio del Seicento.⁶⁵ La presenza europea, insomma, mutò in parte la configurazione dei traffici asiatici anche prima dall'affermazione imperiale inglese, ma solo alla fine del Settecento i circuiti commerciali interni all'Oceano Indiano vennero stravolti dagli Inglesi.⁶⁶ Di natura radicalmente diversa, come ora si vedrà, fu l'impatto degli Europei nei territori del Nuovo Mondo.

5. L'ESPANSIONE ATLANTICA

Sei anni prima che Vasco da Gama giungesse in India, Cristoforo Colombo era sbarcato in una piccola isola delle Bahamas. A consentirgli di vincere le forti correnti atlantiche furono tre caravelle, navi più agili delle galere usate nel Mediterraneo e già sperimentate da Italiani e Portoghesi lungo le coste atlantiche dell'Africa. Ai viaggi di Colombo seguirono le spedizioni militari di Hernán Cortés e Francisco Pizarro che portarono alla conquista spagnola di gran parte dell'America centro-meridionale. Le antiche civiltà azteca e inca, e con esse le popolazioni indigene, vennero spazzate via dalle malattie e dalle armi degli Spagnoli. Nel frattempo, nel 1500, facendo rotta verso il Capo di Buona Speranza, la flotta portoghese capitanata da Pedro Álvares Cabral fu spinta dai venti lontano dalle coste africane e si trovò ad approdare in quello che prese il nome di Brasile (per l'abbondanza di brasileto, pianta da cui si estrae tintura di colore rosso). Terra fino ad allora sconosciuta agli Europei, il Brasile non compariva sulle mappe che Spagnoli e Portoghesi avevano usato per tracciare i confini delle rispettive zone di influenza extra-europea nel trattato di Tordesillas nel 1474: i Portoghesi poterono così reclamarne il dominio.⁶⁷

64. *The Age of Partnership: Europeans in Asia before Dominion*, a cura di B.B. KLING, M.N. PEARSON, Honolulu, Univ. Press of Hawaii, 1979.

65. Dati per le esportazioni olandesi dal Bengala in O. PRAKASH, *The Dutch East India Company and the Economy of Bengal, 1630-1720*, Princeton, Princeton Univ. Press, 1985, pp. 70-82. Per le statistiche sulle esportazioni della EIC vd. CHAUDHURI, *The Trading World*, cit., pp. 519-48.

66. A. DAS GUPTA, *India and the Indian Ocean in the Eighteenth Century*, in *India and the Indian Ocean*, cit., pp. 131-61, a p. 157.

67. *Colonial Brazil*, a cura di L. BETHELL, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1987.

Anche nell'Atlantico gli Europei ambirono a imporre i loro "monopoli" commerciali, ma a differenza di quanto avvenne in Asia, nelle Americhe riuscirono a controllare sia la produzione che la commercializzazione (fatto salvo l'onnipresente contrabbando). Le corone spagnola e portoghese gestirono lo sfruttamento del territorio attraverso un sistema di tipo feudale – le *capitanias* portoghesi e le *encomiendas* spagnole – e gran parte di queste proprietà fu trasformata in piantagioni.⁶⁸ Nel Nuovo Mondo gli Europei scoprirono beni di cui ignoravano l'esistenza: patate, mais, tabacco, pomodori, fagioli e vaniglia, ma anche importanti coloranti, tra cui la cocciniglia messicana, da cui si traeva un rosso intenso molto apprezzato dalle industrie tessili europee. In Europa, mais e patata condizionarono i sistemi agricoli di varie regioni. Inoltre, gli Europei trapiantarono nelle Americhe zucchero, caffè, tabacco, cotone, tè e altre piante che furono messe a coltura su scala altrove inimmaginabile. La coltivazione dello zucchero dominò l'economia dell'America centro-meridionale per tutto il periodo coloniale. La canna da zucchero, prodotto originario del Sud e Sud-Est asiatico, apparve in Medio Oriente all'inizio del secondo millennio dell'era cristiana; i Veneziani la piantarono a Cipro e Creta e i Genovesi nella Spagna meridionale. Nel Quattrocento, i Portoghesi avviarono piantagioni di zucchero nelle isole atlantiche, prima nelle Canarie e a Madeira, poi nelle Azzorre e a São Tomé. In Brasile e nei Caraibi la coltivazione dello zucchero raggiunse i massimi livelli: fino a circa il 1670 lo zucchero brasiliano regnò incontrastato; poi la concorrenza delle Antille olandesi e inglesi si fece sempre più intensa.⁶⁹

Il pilastro economico dell'America spagnola erano i metalli preziosi. Importantissimi giacimenti d'argento furono scoperti in Perú (Potosí, 1545) e in Messico (Zacatecas, 1546): tra 1500 e 1800, le Americhe produssero 102.000 tonnellate di argento e 2.490 tonnellate d'oro (risp. l'85% e il 71% della produzione mondiale).⁷⁰ Nell'ultimo decennio del Seicento vennero alla luce nuove miniere d'oro e di diamanti nel distretto di Minas Gerais, in Brasile. Abbiamo detto della dipendenza degli Europei dall'argento nei commerci con l'Oriente; forti della loro posizione nelle Americhe gli Spagnoli non so-

68. J. LOCKHART-S.B. SCHWARTZ, *Early Latin America: A History of Colonial Spanish America and Brazil*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1983.

69. S.B. SCHWARTZ, *Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society: Bahia, 1550-1835*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1985.

70. W. BARRETT, *World Bullion Flows, 1450-1800*, in *The Rise of Merchant Empires*, cit., pp. 224-54, a p. 225.

lo esportarono enormi quantità di argento in Europa, ma avviarono anche collegamenti marittimi regolari tra Acapulco e le Filippine (1573-1811), da dove commerciavano con la Cina. Secondo alcuni la globalizzazione avrebbe una data di nascita precisa: il 1571, anno della fondazione di Manila. Da quel momento l'argento viaggiò dalle miniere americane alla Cina, che ne era il maggiore acquirente mondiale; e in Cina veniva dato in cambio di oro, il cui valore raddoppiava una volta riportato in Europa.⁷¹

Le miniere, e ancor più le piantagioni di zucchero americane, abbisognavano di ampia manodopera. Nel 1542 la Corona spagnola vietò di ridurre in schiavitù gli Amerindi e impose che il loro lavoro fosse remunerato, sebbene assai modestamente. A decimare le popolazioni indigene vennero poi il vaiolo e altre epidemie. In risposta a questo spopolamento cominciò l'importazione coatta di uomini e, in misura minore, di donne e bambini dal continente africano a quello americano. Nell'Europa cattolica e nell'area mediterranea, la schiavitù era allora un fenomeno relegato per lo più alle azioni di pirateria (si veda il saggio in questo volume di Salvatore Bono). Oltre 7 milioni di donne, uomini e bambini furono trasportati forzatamente attraverso l'Atlantico tra la metà del Quattro e l'inizio dell'Ottocento e costretti a lavorare e vivere in condizioni di schiavitù nelle Americhe. Le loro condizioni di vita e di lavoro suscitavano polemiche tra alcuni pensatori europei, sia laici che ecclesiastici.⁷² Ma nel Sei e Settecento il numero di schiavi africani nell'Atlantico occidentale crebbe invece di ridursi: tra 1640 e 1700 la piccola isola di Barbados, dominio inglese, ricevette tanti schiavi africani quanti tutto l'impero spagnolo nelle Americhe nel corso dei sessant'anni precedenti.⁷³

Tutti gli stati europei coinvolti nell'avventura atlantica erano determinati a sfruttarne le risorse al meglio. Le corone portoghese e spagnola sottoposero i loro commerci con le Americhe a regime di monopolio statale. Sulla carta, il protezionismo spagnolo era assai rigido: le colonie potevano rifo-

71. D.O. FLYNN-A. GIRÁLDEZ, *Born with a «Silver Spoon»: The Origin of World Trade in 1571*, in «Journal of World History», 6 1995, pp. 201-21. Questa tesi è in evidente contrasto con quelle di Williamson e O'Rourke (cfr. n. 2). Per la polemica tra questi autori, vd. D.O. FLYNN-A. GIRÁLDEZ, *Path Dependence, Time Lags and the Birth of Globalisation: A Critique of O'Rourke and Williamson*, in «European Review of Economic History», a. VIII 2004, pp. 81-108, e K.H. O'ROURKE-J. WILLIAMSON, *Once More: When Did Globalisation Begin?*, ivi, pp. 109-17.

72. J.H. ELLIOTT, *Il vecchio e il nuovo mondo: 1492-1650*, Milano, Il Saggiatore, 1985; T. TODOROV, *La conquista dell'America. Il problema dell'«altro»*, Torino, Einaudi, 1984.

73. D. ELTIS, *The Rise of African Slavery in the Americas*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 2000, p. 24.

nirsi solo di manifatture iberiche e tutti i beni coloniali dovevano essere caricati su una delle due flotte che attraversavano l'Atlantico ogni anno per venir sdoganati nella *Casa de la Contratación* di Siviglia (trasferita a Cadice nel 1679). Un convoglio (*flota*) partiva da Siviglia all'inizio di luglio per Veracruz, dove arrivava in settembre e da dove ripartiva nel maggio-giugno successivi per fare sosta all'Avana sulla via del ritorno. La seconda flotta (detta *galeones* perché scortata da 6-12 galeoni armati) partiva da Siviglia in maggio-giugno e giungeva a Cartagena (oggi in Colombia) in agosto, da dove salpava nuovamente l'estate successiva. La *flota* caricava principalmente argento messicano e i *galeones* argento peruviano. Investitori stranieri contribuivano con ingenti capitali a quest'organizzazione e l'argento americano lasciava la Spagna sia per vie legali, tramite il sistema di appalti (*asientos*) a banchieri genovesi, sia in conseguenza del contrabbando e degli attacchi della pirateria inglese e olandese. Nel 1647 il sovrano portoghese approvò la creazione di una Compagnia Generale per i traffici col Brasile (*Companhia geral do comércio do Brasil*): in cambio dell'obbligo di mantenere una flotta di 36 vascelli armati che viaggiavano a fianco delle navi da commercio, la *Companhia geral* ottenne il diritto esclusivo di importare vino, olio, farina e baccalà nella colonia americana e di tassare i beni da lì caricati alla volta di Lisbona. Questo sistema di convogli rimase in vita per tutto il Settecento e rese obsolete le caravelle, soppiantate da imbarcazioni più lente ma più sicure: i convogli impiegavano 90 giorni a percorrere la distanza tra Rio de Janeiro e Lisbona, mentre singoli vascelli percorrevano la stessa distanza in 70 giorni.⁷⁴

Allo scadere della tregua dei dodici anni tra Spagna e Province Unite nel 1621, la repubblica olandese si trovò nuovamente esposta all'embargo iberico: fondò allora la Compagnia delle Indie Occidentali (WOC) per fronteggiare Spagna e Portogallo nell'Atlantico sul piano economico, politico e militare. Inizialmente la WOC ebbe il monopolio sull'intero commercio atlantico olandese, ma dopo il 1638 questo fu ridotto alla tratta di schiavi africani e al commercio di munizioni e brasiletto. L'economia dello zucchero si aprì quindi all'iniziativa privata che esplose vigorosamente nei Caraibi (specie nell'isola di Curaçao, vicino alla costa venezuelana, e in Suriname), anche grazie all'arrivo di molti Nuovi Cristiani dopo l'espulsione degli Olandesi dal Brasile settentrionale nel 1654.⁷⁵ Presto, i Caribi inglesi, e l'isola di Barbados in parti-

74. SCHWARTZ, op. cit., pp. 181-82.

75. ISRAEL, *Diasporas within a Diaspora*, cit., pp. 311-32.

colare, fecero ulteriore concorrenza allo zucchero brasiliano. Mentre in Brasile molta della canna da zucchero era lavorata da coltivatori medio-piccoli (*lavradores de cana*), nei Caraibi la produzione era più efficiente e centralizzata; inoltre, il sistema di credito che legava Londra alle Barbados era più efficace di quello che canalizzava i finanziamenti da Lisbona al Brasile.⁷⁶ L'economica atlantica dello zucchero diede così impulso all'integrazione di capitali, ma nodopera forzata e consumi tra tre diversi continenti, ma rimase frammentata da profonde rivalità nazionali.

6. INGHILTERRA E ATLANTICO

Il Settecento vide l'affermarsi della supremazia inglese sull'Atlantico oltre che, come si è visto, sull'Oceano Indiano. Va detto che nella mente dei contemporanei le Indie Orientali e quelle Occidentali erano intimamente legate, molto più di quanto non lo siano nella storiografia odierna. Gli Atti di Navigazione (1651-'96) proclamati dalla corona inglese proibivano ogni produzione manifatturiera nei territori sudditi e imponevano che tutte le merci coloniali passassero per l'Inghilterra, da dove potevano poi essere ri-esportate. Lo scopo di questa legislazione era chiaro: sostenere le industrie della madrepatria, estrarre rendite fiscali e assicurarsi un mercato di sbocco coloniale. Dalle Americhe giungevano in Inghilterra zucchero, tabacco, riso, caffè, cotone grezzo, grano e tinture; nell'altra direzione viaggiavano tessuti, per lo più cotone indiani, e una varietà di prodotti in vetro e metallo (chiodi, bottoni, posateria, vasellame, orologi, specchi, armi). I numerosi conflitti bellici nei quali si trovò coinvolta l'Inghilterra tra 1660 e 1800 imposero alle navi inglesi di viaggiare scortate dalla marina militare e da vascelli privati. Nonostante queste disposizioni logistiche e legislative (e nonostante l'allentamento delle restrizioni su zucchero e tabacco dopo il 1731), i traffici illegali proliferarono: da Terranova il baccalà veniva spedito direttamente nella penisola iberica; botti e barili di vino partivano da Madeira per il Nord America; enormi quantità di zucchero raggiunsero il Massachusetts dalle Antille francesi a metà Settecento.⁷⁷

76. R.S. DUNN, *Sugar and Slaves: The Rise of the Planter Class in the English West Indies, 1624-1713*, Chapel Hill-London, Univ. of North Carolina Press, 1973; R.R. MENARD, *Law, Credit, the Supply of Labour, and the Organization of Sugar Production in the Colonial Greater Caribbean: A Comparison of Brazil and Barbados in the Seventeenth Century*, in *The Early Modern Atlantic Economy*, cit., pp. 154-62.

77. K. MORGAN, *Slavery, Atlantic Trade and the British Economy, 1660-1800*, Cambridge, Cambrid-

Il predominio mondiale inglese fu il risultato di fattori di carattere istituzionale, economico e militare e non seguì una progressione lineare. Il Settecento si aprì con due collassi finanziari con ripercussioni europee se non mondiali: la bolla speculativa della *South Sea Company* in Gran Bretagna nel 1720 e, nello stesso anno, la bancarotta delle casse dello stato francese causata dalle speculazioni del banchiere John Law. Nei decenni centrali del secolo, poi, le piantagioni di zucchero e caffè delle Antille francesi si dimostrarono estremamente competitive.⁷⁸ Infine, i traffici atlantici inglesi, a differenza di quelli iberici, erano in larga parte nelle mani di mercanti privati che operavano con ditte spesso a base familiare e appoggiandosi ad agenti remunerati su commissione. Gruppi di varia estrazione sociale e religiosa, inclusi quaccheri e ugonotti, ma soprattutto gli Scozzesi, svolsero un ruolo di primo piano in queste reti transoceaniche.⁷⁹ Sebbene potessero contare su infrastrutture finanziarie e di comunicazione più solide che nel passato, il profilo di queste ditte private non era dissimile da quello delle società italiane del periodo tardo-medievale. Se quest'organizzazione può apparire fragile e arretrata rispetto ai colossi delle compagnie inglesi e olandesi nell'Oceano Indiano, è anche vero che il commercio inglese nell'Atlantico fu il settore più dinamico dell'economia europea. Già tra 1615 e 1700 le importazioni di tabacco dalle colonie americane all'Inghilterra crebbe da 50 mila a 38 milioni di sterline; contemporaneamente le ri-esportazioni di prodotti coloniali superarono le esportazioni di pannilana, il prodotto manifatturiero inglese maggiormente venduto all'estero.⁸⁰ Nel 1750, le importazioni inglesi dall'Europa eccedevano ancora il totale delle importazioni da tutte le colonie, ma un quarto di secolo più tardi l'ordine si era invertito; e lo stesso accadde alle esportazioni.⁸¹ Nel corso del Settecento si verificò anche un processo di concentrazione, particolarmente visibile nel commercio di tabacco nord-americano, per cui i piccoli operatori lasciarono spazio a ditte con capitali più elevati.⁸²

ge Univ. Press, 2000, p. 22; B. BAILYN, *Atlantic History: Concept and Contours*, Cambridge (Mass.), Harvard Univ. Press, 2005, p. 90.

78. P. BUTEL, *Histoire de l'Atlantique de l'antiquité à nos jours*, Paris, Perrin, 1997, pp. 163-69.

79. J.M. PRICE, *Parry of London: A Family and a Firm on the Seaborne Frontier, 1615-1753*, Cambridge (Mass.), Harvard Univ. Press, 1992; HANCOCK, *Citizens*, cit.

80. R. DAVIS, *English Overseas Trade, 1500-1700*, London, Macmillan, 1973, p. 35.

81. P. DEANE-W.A. COLE, *British Economic Growth, 1688-1959: Trends and Structure*, London, Cambridge Univ. Press, 1967, p. 87.

82. J. PRICE-P.G.E. CLEMENS, *A Revolution of Scale in Overseas Trade: British Firms in the Chesapeake Trade, 1675-1775*, in «Journal of Economic History», a. XLVII 1987, pp. 1-43.

Una grossa fetta dei traffici inglesi nell'Atlantico era in esseri umani. Oltre a quelli che trasportava nelle sue colonie, tra 1713 e 1739 l'Inghilterra detenne l'appalto per la vendita di schiavi africani nei possedimenti spagnoli. La tratta di schiavi fu vietata in Inghilterra nel 1807 e nel 1838 gli schiavi vennero emancipati in tutti i territori dell'impero britannico (l'ultima nazione ad abolire la schiavitù fu il Brasile, nel 1888). Diversi storici, specie di formazione marxista, hanno suggerito l'esistenza di un nesso causale tra schiavitù e rivoluzione industriale inglese, anche se generalmente senza l'ausilio di cifre.⁸³ Ad animare questo dibattito fu la pubblicazione nel 1944 di *Capitalismo e schiavitù* di Eric Williams.⁸⁴ Nato a Trinidad, Williams si addottorò a Oxford nel 1938 grazie a una borsa di studio e insegnò negli Stati Uniti per alcuni anni; nel 1955 rientrò nel suo paese natale dove divenne primo ministro nelle prime elezioni tenutesi dopo l'indipendenza. Secondo Williams, la Gran Bretagna aveva tratto enormi e indispensabili profitti dal commercio di schiavi (di norma dell'ordine del 30%) e la rivoluzione industriale era dunque figlia della schiavitù. Williams non riuscì a persuadere la comunità scientifica, ma nessuno storico dopo di lui poté ignorare le sue tesi.⁸⁵ In molti si sono cimentati nel calcolare costi e profitti del commercio transatlantico di schiavi e i più non hanno potuto avallare le cifre proposte da Williams. Stando alle stime più accreditate, i costi di trasporto incidevano per tre-quarti del costo totale di uno schiavo; nella corsa a contenere i costi della tratta, sia Francesi che Inglesi riuscirono ad aumentare la produttività del 25%-33% tra 1670 e 1710 (non grazie a innovazioni nei metodi di trasporto, ma grazie alla maggiore efficienza nella raccolta e nell'imbarco degli schiavi lungo le coste africane).⁸⁶ Metodi statistici molto diversi sono stati adottati nel calcolo dei profitti delle commercio di schiavi africani e, nonostante massicce raccolte di dati, i fondamenti di questi calcoli rimangono incerti. Oggi i più concordano sul fatto che profitti dell'ordine del 10% fossero considerati ragguardevoli.⁸⁷ Stanley Engerman poi sostiene che nel 1770 i profitti del traffico di schiavi

83. E.J. HOBBSAWM, *La rivoluzione industriale e l'impero: dal 1750 ai giorni nostri*, Torino, Einaudi, 1972, pp. 50-52.

84. E. WILLIAMS, *Capitalismo e schiavitù*, Bari, Laterza, 1971.

85. *Capitalism and Slavery Fifty Years Later: Eric Eustace Williams. A Reassessment of the Man and His Work*, a cura di H. CATEAU, S.H.H. CARRINGTON, New York, Peter Lang, 2000.

86. ELTIS, op. cit., p. 135.

87. H.S. KLEIN, *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1999, p. 98; MORGAN, op. cit., pp. 38-44.

incidessero in modo minimale (0,0054%) sul reddito nazionale inglese.⁸⁸ Eppure diversi autori riconoscono che la tratta atlantica ebbe importanti e diversi effetti sull'economia britannica del Settecento.⁸⁹ C'è addirittura chi ha visto un nesso tra schiavitù e modernizzazione inglese nel fatto che il lavoro forzato delle popolazioni africane trapiantate nelle Americhe avrebbe consentito di tenere alti i salari in Inghilterra.⁹⁰

Compito altrettanto delicato è quello di quantificare la percentuale dei profitti derivanti dal commercio più in generale che andò a sostenere la nascente industria inglese. Criticando la teoria del « sistema-mondo » di Wallerstein, lo storico economico Patrick O'Brien dimostra, dati alla mano, che i profitti derivanti dai commerci intercontinentali dopo il 1450 rappresentarono solo il 15% degli investimenti di capitale durante la rivoluzione industriale inglese.⁹¹ Anche Robert P. Thomas e D.N. McCloskey minimizzano l'apporto dei traffici sulla lunga distanza alla rivoluzione industriale e concludono che il *boom* commerciale dell'Ottocento fu figlio dell'industrializzazione piuttosto che il contrario.⁹² Oggi sappiamo che il cosiddetto « commercio triangolare » (secondo cui le navi sarebbero partite dall'Inghilterra cariche di armi e chincaglieria da scambiare con schiavi africani e, una volta portati questi nelle Americhe, sarebbero ripartite da colà con le stive piene di materie prime e semilavorate alla volta della madrepatria) è in larga parte un mito: molte delle imbarcazioni che scaricavano schiavi nelle colonie tornavano cariche di solo rum e altre facevano la spola tra le coste africane e le Americhe.⁹³ Ciononostante, connessioni più o meno quantificabili esistettero tra commercio coloniale e industria europea: la vendita di beni di consumo pagava due terzi del costo degli schiavi acquistati dai Francesi nel Settecento.⁹⁴

88. S.L. ENGERMAN, *The Slave Trade and British Capital Formation in the Eighteenth-Century: A Comment on the Williams Thesis*, in « Business History Review », a. XLVI 1972, pp. 430-43.

89. *The Atlantic Slave Trade: Effects on Economies, Societies, and Peoples in Africa, the Americas, and Europe*, a cura di J.E. INIKORI, S.L. ENGERMAN, Durham, Duke Univ. Press, 1992; KLEIN, op. cit., p. 100.

90. ELTIS, op. cit., p. 262.

91. P. O'BRIEN, *European Economic Development: The Contribution of the Periphery*, in « Economic History Review », a. XXXV 1982, pp. 1-18.

92. P.R.P. THOMAS-D.N. MCCLOSKEY, *Overseas Trade and Empire, 1700-1860*, in *The Economic History of Britain since 1700*, 3 voll., a cura di R.C. FLOUD, D.N. MCCLOSKEY, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1981, vol. I pp. 87-102.

93. BAILYN, *Atlantic History*, p. 47.

94. KLEIN, op. cit., p. 101. Per una revisione dell'idea di « commercio triangolare » con il Nord America, vd. J.F. SHEPHERD-G.M. WALTON, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development of Colonial North America*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1972.

A partire dal 1800, il mercato estero (e quello extra-europeo in particolare) assorbì la porzione più consistente della produzione tessile inglese.⁹⁵ La rapida crescita del commercio atlantico dovette contribuire anche al mutamento delle gerarchie urbane in Inghilterra. La popolazione di Londra pressoché duplicò tra 1700 e 1800 e, con poco meno di un milione di abitanti, la capitale inglese divenne la più grande città europea e una delle maggiori metropoli del mondo. Nel corso del Settecento Liverpool acquisì il triste ma redditizio record di primo porto mondiale per traffico di schiavi e Glasgow, che ancora nel 1700 era un piccolo porto, settant'anni più tardi superò Londra per importanza nel commercio transatlantico del tabacco.⁹⁶

7. IL LENTO E INCERTO CAMMINO DELLA GLOBALIZZAZIONE DEI MERCATI

Ogni indagine sui commerci europei sulla lunga distanza deve tenere conto del fatto che questi costituirono una piccola frazione dei traffici in generale. Rilevazioni delle merci in transito per lo stretto che separa il Mare del Nord dal Mar Baltico indicano che tra 1631 e 1760 sale e pesce furono di gran lunga più importanti dei beni coloniali, che pure crebbero rapidamente dopo il 1720.⁹⁷ Come si è detto, le statistiche ufficiali mostrano che solo nell'ultimo quarto del Settecento l'Atlantico superò per importanza l'area mediterranea nelle importazioni ed esportazioni inglesi. Perché allora studiare i commerci transoceanici europei? Un po', è inutile negarlo, perché ogni epoca guarda al passato come in uno specchio. Ma la scelta di questo tema non è del tutto autoreferenziale. Come molti commentatori ebbero a notare già dal Cinquecento, l'incontro degli Europei con mondi lontani e fino ad allora sconosciuti ebbe una vasta eco di ordine non solo economico, ma anche politico, sociale e culturale. La competizione tra stati europei assunse una dimensione mondiale, le cui esigenze diplomatiche, militari e amministrative generarono mutamenti nelle strutture statali di vari paesi. La creazione delle compagnie privilegiate a capitale azionario permanente impresso una svolta al funzionamento dei mercati finanziari europei. Barriere legali e di informazione continuarono a limitare le basi sociali dei ceti mercantili, ma l'aper-

95. R. DAVIS, *The Industrial Revolution and British Overseas Trade*, Leicester, Leicester Univ. Press, 1979.

96. MORGAN, op. cit., p. 88.

97. N. STEENSGAARD, *The Growth and Composition of Long-Distance Trade of England and the Dutch Republic before 1750*, in *The Rise of Merchant Empires*, cit., pp. 102-52, a p. 105.

tura di nuovi mercati creò nuove opportunità; nel frattempo, i mercanti cristiani dell'Europa occidentale si trovarono a fare affari con gruppi di intermediari e agenti con i quali non condividevano né fede religiosa né costumi, tra cui Ebrei, Armeni, Greci, Turchi e Persiani residenti o di passaggio nei porti europei e molti altri lontano da casa.

Nel tirare le fila del racconto che abbiamo intessuto occorre insistere sui nodi che ne costituiscono la trama. L'espansione geografica, commerciale e territoriale europea mise in contatto tra loro mercati che erano precedentemente segmentati, ma questo processo fu discontinuo e parziale, e strutturalmente imparagonabile all'odierna globalizzazione. Inoltre, l'interconnessione di mercati geograficamente distanti e il prevalere commerciale delle potenze europee furono spesso il frutto, o comunque andarono di pari passo con l'espansione militare e territoriale e non vanno dunque semplicemente identificati con la vittoria del libero scambio o con una presunta superiore razionalità economica occidentale. Basti pensare che tra 1665 (conquista della Giamaica) e 1763 (fine della guerra dei Sette Anni) la superficie dell'impero britannico crebbe di ben cinque volte. Infine, l'affermazione degli Europei nei commerci sulla lunga e lunghissima distanza avvenne attraverso forme organizzative e istituzionali che variarono considerevolmente nel tempo e di luogo in luogo, sebbene un'accelerazione dei processi di concentrazione economica si riscontri nella seconda metà del Settecento. Le stesse compagnie azionarie attive nell'Oceano Indiano, spesso ammirate per la loro efficienza gestionale, avevano due facce: quella delle direttive emesse in madrepatria e quella delle operazioni condotte in Asia, dove esse erano costrette ad adattarsi a costumi, politiche e rapporti di forza locali.⁹⁸ Certo a partire dal Cinquecento gli Europei assaporarono cibi mai prima conosciuti; lessero di genti e luoghi di cui non avrebbero potuto immaginare l'esistenza; smisero di chiedersi la provenienza di vesti di colori e tessuti esotici, anche se sarebbe esagerato fare dell'omogeneizzazione dei consumi la chiave di lettura della formazione del mondo moderno a partire dal tardo Settecento, se non già al Cinquecento.⁹⁹ Discontinuità, prevaricazioni e forti sbilanciamenti segnarono la prima, incerta fase della globalizzazione dei mercati.

98. *Companies and Trade*, a cura di L. BLUSSÉ, F. GAASTRA, Leiden, Leiden Univ. Press, 1981, p. 4.

99. L. JARDINE, *Affari di genio. Una storia del Rinascimento europeo*, Roma, Carocci, 2001; C.A. BAYLY, *The Birth of the Modern World, 1780-1914: Global Connections and Comparisons*, Malden, Blackwell, 2004.

8. BIBLIOGRAFIA

Per ragioni di spazio, questa bibliografia menziona solo titoli disponibili in italiano e che non compaiono nelle note a piè pagina del saggio. Con l'eccezione dei lavori di Carlo Maria Cipolla (1922-2000), che dopo una precoce e brillante carriera in Italia nel 1959 si trasferì definitivamente alla University of California at Berkeley, la storia dei commerci europei transoceanici in Età moderna ha interessato poco gli studiosi italiani. Molti tra loro si sono però occupati di aspetti della storia economica italiana legati, almeno di riflesso, ai commerci extra-europei tra Quattro e Settecento. Basti ricordare, e la lista non è completa, Alberto Caracciolo, Aldo De Maddalena, Giorgio Doria, Giuseppe Felloni, Edoardo Grendi, Domenico Sella, Ruggiero Romano, Alberto Tenenti, Ugo Tucci; e più di recente Franco Angiolini, Silvia Marzagalli, Rita Mazzei e Gigliola Pagano De Divitiis.

I testi sintetici di riferimento sono W. REINHARD, *Storia dell'espansione europea*, Napoli, Guida, 1987; C.P. KINDLEBERGER, *I primi del mondo. Legemonia economica dalla Venezia del Quattrocento al Giappone di oggi*, Roma, Donzelli, 2003; E.L. JONES, *Il miracolo europeo. Ambiente, economia e geopolitica nella storia europea e asiatica*, Bologna, Il Mulino, 2005; M. FUSARO, *Reti commerciali e traffici globali in Età moderna*, Roma-Bari, Laterza, 2008. Per uno sguardo d'insieme si consulti R. CAMERON-L. NEAL, *Storia economica del mondo: dalla preistoria ad oggi*, Bologna, Il Mulino, 2002. P.D. CURTIN, *Mercanti. Commercio e cultura dall'Antichità al XIX secolo*, Roma-Bari, Laterza, 1988, è uno studio originale e importante dei traffici inter-culturali su scala mondiale. Tra le opere compilative si segnalano la *Storia economica Cambridge*, Torino, Einaudi, 1975-1978, in partic. i voll. iv e v (*L'espansione economica dell'Europa nel Cinque e Seicento* e *Economia e società in Europa nell'Età moderna*), e la *Storia d'Europa*, Torino, Einaudi, 1995, vol. iv. *L'Età moderna: secoli XVI-XVIII*.

Sui commerci europei nell'Oceano Indiano si può leggere G. BORSA, *La nascita del mondo moderno in Asia Orientale. La penetrazione europea e la crisi delle società tradizionali in India, Cina e Giappone*, Milano, Rizzoli, 1977, e il più aggiornato K.N. CHAUDHURI, *L'Asia prima dell'Europa. Economie e civiltà dell'Oceano Indiano*, Roma, Donzelli, 1994. Contributi scientifici importanti comparvero negli Atti di un Colloquio tenutosi a Venezia nel 1962 e pubblicati come *Mediterraneo e Oceano Indiano*, a cura di M. CORTELAZZO, Firenze, Olschki, 1970.

Sull'arrivo degli Europei nell'Atlantico rimangono fondamentali, sebbene datati, i lavori di J.H. PARRY: *Le grandi scoperte geografiche*, Milano, Il Saggiatore, 1963; *La scoperta del Sudamerica*, Milano, Mondadori, 1981; *La conquista del mare*, Milano, Bompiani, 1984. Sui rapporti tra Mediterraneo e Atlantico si vedano anche C. VERLINDEN, *Le origini della civiltà atlantica*, Roma, Avanzini e Torraca, 1968, e la serie di volumi miscellanei intitolata *Rapporti Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'Età moderna*, a cura di R. BELVEDERI, Genova, Pubblicazioni dell'Ist. di Scienze Storiche-Univ. di Genova, 1983-1990.

O.H.K. SPATE, *Il lago spagnolo. Storia del Pacifico*, Torino, Einaudi, 1987, è dedicato ai commerci spagnoli nel Pacifico.

Quasi inesistente è la storiografia italiana sulla storia del commercio europeo di schiavi africani e il suo impatto sullo sviluppo economico del Nord America e dell'Europa. Per i lineamenti generali si veda J. MEYER, *Schiavi e negrieri. La grande tratta*, Milano, Electa-Gallimard, 1996.

R.N. SALAMAN, *Storia sociale della patata*, Milano, Garzanti, 1989, e S.W. MINTZ, *Storia dello zucchero, tra politica e cultura*, Torino, Einaudi, 1990, sono due classici sulla produzione e il consumo di beni coloniali in Età moderna.