

Carlo Bitossi, Salvatore Bottari,
Maurizio Brescia, Maria Concetta Calabrese,
Flavio Enei, Stefano Medas,
Juan José Iglesias Rodriguez, Carlo Ruta

Storia dei Mediterranei

Annale I

*Città, porti e scambi tra
l'età antica e la modernità*

 Edizioni
distoriaestudi
sociali

COMPONENTI DEL COMITATO SCIENTIFICO DI EDIZIONI DI STORIA E
STUDI SOCIALI

FRANCO CARDINI, *storico medievista, docente universitario, scrittore. Firenze, Italia*

JEAN GUILAINE, *paleontologo, specialista di protostoria, professore al Collège de France, Parigi, Francia*

ALBERT HAFNER, *specialista di protostoria e docente all'Università di Berna, Svizzera*

IRENA RADIĆ ROSSI, *archeologa e docente universitaria, Zagabria, Croazia*

ERIC RIETH, *specialista in archeologia medievale, docente all'Università Sorbona, direttore di ricerca CNRS, Parigi, Francia*

CARLO RUTA, *storico delle civiltà e saggista, Ragusa, Italia*

© 2020 Edizioni di storia e studi sociali di Giovanna Corradini – Ragusa

Data prima edizione: 21 luglio 2020

Stampa: Universal Book S.r.l., Rende (Cosenza)

www.edizionidistoria.com

edizionidistoria@gmail.com

twitter: @edizionistoria

In copertina: Marco Polo lascia Venezia Cina nel 1271. Dettaglio di un manoscritto di fine XIV secolo. Bodleian Library, Oxford.

In quarta di copertina: Il Faro di Alessandria d'Egitto in una incisione tratta dall'opera *Entwurf einer historischen Architektur* di Johann Bernhard Fischer von Erlach, 1721.

Nota introduttiva

Chiusa la prima fase della *Storia dei Mediterranei*, con l'uscita dei tre tomi previsti, il progetto continua con la pubblicazione degli Annali, puntati su temi specifici e caratterizzanti. Anche in questo ulteriore impegno progettuale, scopo precipuo è quello di scandagliare, su basi progressive, le dimensioni della complessità dei fatti storici, attraverso percorsi disciplinari che valorizzino i punti di contatto oltre che i distinguo, intrecciando, utilmente, i percorsi storiografici con quelli dell'antropologia, lo studio delle fonti con la comunicatività del reperto, lo scandaglio degli archivi con l'esame pluridirezionale delle tecniche, delle scienze, delle manualità e dei sostrati culturali. E in questo orizzonte di ricerca si colloca il primo Annale, che ha impegnato studiosi di diversi ambiti scientifici, intenti a definire, da prospettive storiche e ambientali differenti, alcuni orizzonti, tra i più rappresentativi, dei sistemi mercantili, degli ambienti produttivi e delle politiche di contatto che hanno animato, lungo varie epoche, gli scenari europei e mediterranei.

Il primo ambito storico-tematico, trattato da Stefano Medas, Carlo Ruta e Flavio Enei, riguarda gli scali marittimi, le rotte commerciali e i sistemi della navigazione nel Mediterraneo antico, con uno sguardo particolare alle strutture portuali di Cartagine, ai rapporti economici e civili che intercorsero tra la potenza nordafricana e Roma e alla geografia dei porti nel Mediterraneo.

Il secondo ambito storico-tematico, scandagliato da Maria Concetta Calabrese, Juan José Iglesias Rodríguez, Carlo Bitossi e Salvatore Bottari, è incentrato sui commerci e gli orizzonti relazionali degli Stati europei in età moderna, con un'attenzione mirata ai rapporti tra Spagna e Italia, alle poli-

Salvatore Bottari

Gli inglesi e il Mediterraneo (XV-XVIII secolo)

1. *Il prologo medievale*

A partire dall'XI secolo la vita socioeconomica dell'Occidente latino iniziava un'accelerazione, dapprima lenta, poi, dal XV secolo, più sostenuta. La crescita demografica e lo sviluppo dell'agricoltura determinavano l'aumento della domanda di beni e prodotti¹. Nuovo centro propulsore diventava la città. Le antiche città rifiorivano; nuovi centri urbani si costituivano. Si faceva strada, a macchia di leopardo, un'economia di mercato fondata sulla crescita delle attività produttive e commerciali². Gli scambi si intensificavano e si sviluppava sempre più l'uso della moneta e del credito. Il mercante diveniva il protagonista di questa nuova epoca e gli italiani assumevano un ruolo di primaria importanza. Peraltro, il mercante non si occupava solo del commercio, ma spesso era anche imprenditore e banchiere. Pisani, genovesi, veneziani assunsero un ruolo di intermediatori commerciali e colsero le opportunità aperte dalle crociate facendo grandi profitti: fornirono servizi di trasporto e vettovagliamento e ottennero privilegi doganali e commerciali³. In particolare, dalla quarta crociata le marinerie italiane assunsero un ruolo predominante nei traffici di intermediazione con il Levante e l'Asia, insediandosi nei punti nevralgici del Mediterraneo orientale.

Inoltre, mercanti genovesi, veneziani, toscani, assieme ai catalani, furono i primi a percorrere le rotte del commercio tra l'Inghilterra e i paesi del Mediterraneo dal XIII al XV secolo⁴. Il prologo della loro presenza nella vita economica della grande isola nordeuropea risale ai prestiti che la Corona

inglese contraeva con i banchieri toscani, pisani innanzitutto. Gli italiani fungevano da *mercatores papae*, anticipando ai sovrani inglesi le entrate attese dalle decime della Crociata⁵. Già nel Duecento, infatti, genovesi, veneziani e fiorentini esportavano dall'Inghilterra lana, piombo, stagno ed importavano per l'isola spezie, vino, sete, velluti ed altri manufatti di lusso. I toscani soprattutto, ma anche i piacentini, i bolognesi, i romani, furono dapprima prestatori di denaro alla Corona inglese ma anche ai signori laici ed ecclesiastici; in seguito, diventavano gli esattori delle tasse papali. *Mercatores papae* erano, ad esempio, i Riccardi di Lucca, che durante il regno di Edoardo I mettevano a frutto il ricavato della decima ecclesiastica, nonché di ulteriori tributi, per consolidare la loro presenza economica in Inghilterra⁶.

I mercanti italiani, tuttavia, non si limitavano alle operazioni di credito. Ben presto, infatti, si inserirono nel settore del commercio estero, la cui voce più importante era l'esportazione della lana inglese⁷. La lana inglese costituiva la materia prima che veniva lavorata nelle industrie italiane. I manufatti italiani non potevano competere per qualità e pregio con quelli fiamminghi. Nonostante ciò, la produzione di pannilana assunse rilievo e progressivamente migliorò anche nella qualità. Inoltre, approfittando del varco apertosi per la contesa anglo-fiamminga del 1270-1274, trovarono spazi sempre maggiori per le loro attività commerciali⁸. La penetrazione italiana in Inghilterra e, più in generale, nell'Europa settentrionale e orientale incontrava, però, un limite nella concorrenza dei mercanti tedeschi della Lega anseatica che a Londra si riunivano e commerciavano presso il cosiddetto *stahlhof*⁹.

L'esportazione di lana inglese non si indirizzava, però, solo verso l'Italia ma anche verso le Fiandre e la Francia settentrionale¹⁰. I genovesi e, in seguito, i veneziani si inserivano nel commercio con l'Inghilterra grazie al loro predominio nel Mar Nero e nel Mar Egeo, che ne fa incettatori di allume nonché di altri prodotti del Levante¹¹. L'allume, in particolare, era necessario all'industria inglese dei panni, che comin-

ciava ad avere rilievo maggiore nel corso del Trecento, contemporaneamente al declino dell'industria fiamminga¹².

Anche i manufatti inglesi giungevano nel Mediterraneo orientale soprattutto mediante navi genovesi e veneziane¹³. La lana grezza inglese durante il corso del Trecento, inoltre, continuava a essere utilizzata dall'industria laniera fiorentina, nonostante, dopo l'inizio della Guerra dei Cent'Anni, aumentassero in Inghilterra le tariffe doganali sulla lana esportata¹⁴. Tra i nuovi attori che si affacciavano sulla scena dei traffici internazionali, anche i mercanti catalani conquistavano spazi sempre maggiori nel commercio di intermediazione dei panni. Al 1281 rimonta la prima notizia sulla presenza di navi di Maiorca in Inghilterra. I maiorchini, assieme ai genovesi, trasportavano la lana grezza dall'isola britannica verso le rotte del Mediterraneo¹⁵. Il commercio dei mercanti catalani con l'Europa del Nord tra Trecento e Quattrocento era incentrato sulle piazze commerciali di Bruges e Londra e sugli scali marittimi di Sluis e Southampton¹⁶. Le saie d'Irlanda e di Inghilterra arrivano a Barcellona per poi essere smistate verso il Levante. Qualche anno dopo furono i pannilana inglesi a giungere in Sicilia e nel Levante anche attraverso l'intermediazione dei mercanti catalani¹⁷. In realtà, il traffico commerciale con l'Inghilterra gestito direttamente dai catalani rimaneva di dimensioni limitate, sia per il maggior vigore dell'iniziativa dei mercanti genovesi e degli altri mercanti italiani¹⁸, sia per i danni che la marina catalana subiva dalle incursioni dei pirati inglesi¹⁹. Le navi genovesi, di grandi dimensioni, acquisirono un ruolo preminente nel commercio della lana inglese nel corso del XIV secolo²⁰. Si crearono così importanti comunità italiani soprattutto a Londra e Southampton²¹. Già con la fine del Trecento e con l'inizio del secolo seguente, tuttavia, la presenza degli italiani sulle rotte tra l'Inghilterra e il Mediterraneo iniziava ad essere gradualmente ridimensionata. Gli italiani rivestivano un ruolo ancora fondamentale come banchieri, ma erano lentamente sostituiti nel commercio dal ceto mercantile locale²².

Dal XV secolo, peraltro, i panni inglesi cominciarono a giungere con una frequenza maggiore nel Mediterraneo. I produttori inglesi erano da tempo organizzati nelle *Craft Guilds*, mentre guadagnava sempre più rinomanza la qualità delle lane pettinate del Suffolk e del Norfolk e dei drappi di Bristol e di Chester²³. Ciò accadeva parallelamente alla contrazione della presenza dei panni fiorentini, mentre i panni catalani resistevano meglio alla concorrenza²⁴.

In particolare, la diffusione dei tessuti inglesi, di prezzo moderato e di qualità mediocre rispetto ai prodotti concorrenti, iniziava ad affermarsi in Sicilia a partire dal 1430²⁵. I panni in lana di Londra, dell'Essex, ma anche di Fiandra, giungevano, ad esempio, a Messina, e spesso da lì prendevano la via del Levante²⁶. Il *Libro dei Conti* compilato dal mercante veneziano Giacomo Badoer negli anni Trenta del Quattrocento evidenzia l'intensità dei traffici tra Messina e l'area de Bosforo²⁷. Tra il 1430 e il 1459 è attestata in Sicilia la presenza di due mercanti inglesi²⁸. Uno era probabilmente il medesimo *Petrus de Londres*, citato da Carmelo Trasselli, che si stabiliva a Mazzara ed operava sui mercati di Palermo e Trapani²⁹. Inoltre, un ruolo di rilievo nel traffico fra le due isole era svolto dalle galeazze venete su cui sovente i mercanti siciliani si imbarcavano portando con sé balle di seta cruda, siciliana o calabrese, e anche partite di allume, proveniente dalle miniere di Fiumedinisi, da smerciare nelle Fiandre³⁰. Al ritorno le stesse navi giungevano a Palermo e Messina cariche di panni inglesi, tele di Olanda e berretti in parte assorbiti dal mercato siciliano ed in parte destinati alla riesportazione. Durante il regno di Edoardo di York (1461-1483), il mercante londinese Roger Dawson s'imbarcava su una nave veneziana a Southampton per raggiungere Palermo e Messina e vendervi 236 pezze di pannilana pettinati a doppia altezza e 126 pannilana colorati³¹. Non erano mancati tentativi inglesi di fare a meno dell'intermediazione italiana. Due navi inglesi giungevano nel porto di Genova nel 1412³². Nel 1446 il mercante di Bristol Robert Sturmy noleggiava la *Cog Ann* per trasportare 160 pellegrini in Terrasanta assieme a un carico di

merci (lana, drappi, peltri), per poi proseguire e fare naufragio presso Modone³³. Nel 1456 lo stesso mercante intraprendeva un lungo viaggio verso il Levante a bordo della *Katherine Sturmy*, per poi caricare pepe verde ed altre spezie ed essere depredata dai genovesi nei pressi di Malta (1457)³⁴.

Nonostante ciò, proseguiva l'affrancamento inglese dalla dipendenza dai mercanti stranieri nel settore del commercio estero. Tappe fondamentali erano il divieto imposto ai veneziani di importare in Inghilterra merci che non fossero di loro produzione (1439) e la stipula di un trattato con la Repubblica fiorentina (1490) che assicurava agli inglesi, in territorio fiorentino, gli stessi diritti degli operatori commerciali locali³⁵. Il trattato del 1490, inoltre, assegnava agli inglesi una *factory* con amministrazione autonoma a Pisa, e limitava per i veneziani le esportazioni di lana a 600 sacchi all'anno, dando luogo a un confronto commerciale fra Venezia e l'Inghilterra tramite gli strumenti dei dazi doganali e delle private, che avrebbe visto quest'ultima vincente³⁶. Analoghe difficoltà ebbero i genovesi tanto per l'ostilità xenofoba verso le comunità mercantili straniere alimentata dai mercanti inglesi dello *Staple*, quanto per la vicinanza alla Francia in guerra – fino al 1543 – con l'Inghilterra³⁷.

Nel 1461 Ferdinando I tentava di stabilire un traffico commerciale diretto fra il Regno di Napoli e l'Inghilterra, confermando tutta una serie di privilegi per i mercanti e gli artigiani inglesi, tedeschi e francesi presenti nelle fiere del Regno di Napoli³⁸. Proprio in quell'anno gli inglesi, insieme ai francesi e ai tedeschi, aprivano un consolato a Napoli e, ne inauguravano un altro a Marsiglia³⁹. Già durante il Regno del predecessore di Ferrante, Alfonso il Magnanimo, le prime galere napoletane si erano avventurate in Inghilterra e nelle Fiandre⁴⁰. Il tentativo di Ferrante era, adesso, più organico e giungeva alla stipula di un trattato commerciale con Edoardo IV, nel 1468. Nelle intenzioni del sovrano napoletano il trattato avrebbe dovuto costituire il prologo a un commercio diretto con l'Inghilterra, simile a quello portato avanti da Firenze e Venezia⁴¹. Il progetto di Ferrante non otteneva, però,

un pieno successo, nonostante riuscisse a promuovere la presenza commerciale napoletana e a vivificarne l'economia, in un contesto in cui, con varie misure protezionistiche, si colpiva l'importazione di alcune qualità di tessuti e si istituiva l'Arte della lana e l'Arte della seta che avrebbero dovuto rappresentare i pilastri delle attività produttive del Regno⁴². Peraltro, a Napoli, oltre alla lana, erano importati dall'Inghilterra cuoio ed altre pelli non trattate⁴³. Nel commercio d'intermediazione, però, un ruolo centrale continuavano a giocare i genovesi, i toscani e i veneziani. Questi ultimi, in particolare, nel loro viaggio dall'Adriatico all'Inghilterra sostavano in Puglia dove caricavano olio d'oliva, liquirizia, galle di quercia e pelli d'agnello, per poi giungere in Sicilia dove si rifornivano di zolfo, prugne, uva passa e zucchero⁴⁴. A Messina, in particolare, caricavano la seta grezza poiché a Londra operava una corporazione di lavoratrici della seta che realizzava nastri, guaine e altri articoli di merceria⁴⁵. Nella città dello Stretto Magnucia, vedova del nobile e imprenditore Pietro Porco e figlia del mercante e banchiere Giovanni Mirulla, era impegnata nel commercio di panni provenienti dall'Inghilterra come dalle Fiandre e da altre aree d'Europa (1473)⁴⁶.

L'Inghilterra reduce dalla Guerra dei Cent'anni e, quindi, dal conflitto delle Due Rose, si avviava, durante l'era dei Tudor, a sviluppare la sua vocazione commerciale. La prossimità geografica di Anversa, che alla fine del XV secolo si affermava come piazza commerciale internazionale, era un ulteriore elemento positivo in tal senso. Anversa, infatti, fungeva da mercato sia per le merci inglesi richieste nell'area mediterranea, sia per i prodotti importati dall'Inghilterra⁴⁷.

La caduta di Costantinopoli (1453) e l'affermarsi dell'Impero ottomano, nell'immediato ridimensionò il ruolo delle repubbliche marinare italiane, soprattutto di Genova che perse la sovranità su Pera. Nell'immediato, Venezia si adattò meglio alla nuova realtà firmando un trattato di pace con gli ottomani (1454) che le consentì di mantenere un proprio rappresentante (il bailo) a Istanbul e ad avere libero accesso ai porti ottomani e a mantenere un ruolo chiave nel commercio

della spezie in Europa. Con la fine del Quattrocento, però, la situazione mutava. La discesa di Carlo VIII di Valois in Italia e il sessantennale conflitto tra Francia e Spagna indebolivano il quadro politico italiano, Venezia compresa⁴⁸. La guerra della lega di Cambrai e la sconfitta d'Agnadello ebbero effetti duraturi sulla politica veneziana anche in campo commerciale. Persi i porti in Puglia, la Repubblica Serenissima si trovò stretta tra la Porta ottomana e la Spagna, e poi l'Impero, di Carlo V⁴⁹. Inoltre, dalla fine del XV, grazie alla riuscita circumnavigazione dell'Africa, i portoghesi giunsero in Asia e infersero un colpo formidabile al commercio veneziano della spezie. I mercanti e banchieri tedeschi assieme ai fiorentini ottennero una partecipazione diretta nel commercio marittimo portoghese e la stessa corona del Portogallo istituì ad Anversa una *factory* per vendere i prodotti orientali⁵⁰.

2. Il Cinquecento

Dal 1511, è attestata la prima consistente spedizione inglese nel Mediterraneo, apripista di una serie di prosperi viaggi sulla rotta verso il Levante⁵¹. Le navi inglesi, che giungevano nel Mediterraneo, praticavano soprattutto la rotta orientale i cui snodi fondamentali erano le isole di Sicilia, Candia e Chio. Il commercio degli inglesi con il Levante non avveniva soltanto mediante propri bastimenti; una parte di esso è affidato all'intermediazione di veneziani, spagnoli, portoghesi, candioti e ragusei⁵². In quegli anni uno sviluppo significativo aveva il porto di Ancona presso cui giungevano i pannilana da Londra e i *Winchcombe kerseys* da Anversa⁵³. Questi ultimi erano tessuti realizzati dall'imprenditore inglese John Winchcombe, per poi raggiungere, spesso attraverso la piazza di Anversa i principali mercati europei e anche il Levante⁵⁴. Un console inglese si era stabilito a Chio nel 1513, mentre una colonia commerciale inglese era presente a Candia nel 1522⁵⁵. Secondo Mortimer Epstein, nel 1533 aveva inizio il commercio di una passa tra Zante e l'Inghilterra.

In Sicilia, su naviglio inglese o su natanti di altra nazionalità giungevano i pannilana. A Messina vi era un consolato inglese almeno dal 1511, giacché proprio in quell'anno Enrico VIII confermava in qualità di console d'Inghilterra il mercante Antonio Bettoni⁵⁶. Più tardi (1516) *consul anglorium* a Messina è Carlo de Falconibus, che svolge anche il ruolo di procuratore del mercante Riccardo Coper⁵⁷. L'Inghilterra oltre ai manufatti di lana esportava anche pepe, spezie, piombo, stagno, cuoio e pesce salato. I panni inglesi erano venduti a Trapani, Palermo e Messina⁵⁸. Spesso da Messina i panni venivano ricollocati nelle fiere siciliane e calabresi⁵⁹. Delle 33.573 pezze importate a Messina tra il 1521-22 e il 1538-39, escludendo i panni secondari, ben 19.608 erano panni inglesi, pari al 58,4 % del totale; i panni di provenienza iberica erano 7.575, pari al 22,5% del totale, seguivano con percentuali assai inferiori, i panni fiamminghi, italiani, francesi e di altra provenienza⁶⁰. Ad esempio, nella bottega che il 6 novembre del 1531 Francesco de Ansalone cedeva in gestione ad Alessandro Falcone erano in vendita panni di Londra, di Firenze, di Barcellona, di Maiorca, *frissati de Valentia*, tele d'Olanda, *moscati turchini de Franza*, *moscati de Franza colorati*, cordellati, carisei (*kerseys*) bianchi, rasi damaschi velluti, taffetà⁶¹. Il 15 novembre 1531, il maestro azimatore Paolo Calvario si obbligava a pagare entro l'agosto dell'anno seguente 29 onze e tari 8 per la vendita di panni di Londra carisei a Giovanni Antonio de Blasco⁶². I principali prodotti che le navi inglesi caricavano nei porti siciliani erano le sete grezze e ritorte, l'olio d'oliva, i vini, l'uva passa, gli agrumi, cantaridi. Inoltre, i mercanti messinesi erano coinvolti nel commercio del vino di Levante che era inviato a Londra su navi biscaglinese⁶³. Il mercante pisano Tuccio Fieravanti si trovava impegnato, negli anni Venti del Cinquecento, nell'esportazione della seta siciliana e nell'importazione di panni inglesi e fiamminghi⁶⁴. Messina era la cuspide di una triangolazione di scambi che aveva gli altri due vertici in Londra ed Anversa e che tuttavia presenta ulteriori snodi in Lione, Palermo, Pisa, Lucca, nonché in altre città italiane⁶⁵. Il crescente successo

della manifattura serica messinese spingeva, nel 1537, il fiorentino Antonio Guidotti, a fare da tramite chiamando a risiedere e a lavorare stabilmente a Southampton una colonia di setaioli giunti dalla Sicilia per introdurre i segreti della loro arte e rinvigorire la fluttuante fortuna economica della città⁶⁶.

Il ruolo dei fiorentini nel commercio tra Inghilterra e Sicilia, peraltro, continuava ad essere rilevante. Secondo quanto attesta Ruddock, infatti, nel 1548 i fiorentini Tommaso Cavalcanti e Giovanni Giralardi, nel porto di Southampton, caricavano dei panni destinati a Messina sulla nave Santa Maria di Porto Salvo⁶⁷. Dall'episodio, inoltre, emerge la conoscenza da parte degli inglesi del sistema delle assicurazioni marittime in uso in Italia. Infatti, poiché scoppiava un incendio a bordo della nave, in rada nel porto di Livorno, e solo una parte del carico era recuperata e agli agenti *in loco* di Cavalcanti e di Giralardi, si sviluppava una controversia legale sull'entità della somma da corrispondere in seguito al sinistro, da cui emerge che il sistema delle assicurazioni marittime era noto agli inglesi almeno dagli inizi del Cinquecento⁶⁸. Nei medesimi anni una parte di rilievo era giocata da genovesi che – come i fiorentini – facevano incetta della seta siciliana e calabrese per rifornire le manifatture delle loro città o per smerciarla nei paesi del Nord Europa⁶⁹.

Quantunque il commercio tra l'Inghilterra e il Mediterraneo non si interrompesse, tuttavia, allo stato della ricerca, non sono attestati mercantili inglesi nei porti del *Mare Nostrum* tra il 1550 e il 1571. Secondo lo storico britannico George Daniel Ramsay ciò è dovuto a una serie di fattori tra cui la crescente pressione dei turchi e dei barbareschi che depredevano i mercantili; la competitività della rotta commerciale terrestre che da Anversa conduceva a Venezia e ad altri importanti mercati mediterranei, la concorrenza dei mercantili ragusei e veneziani⁷⁰. Secondo Fernand Braudel, invece, la causa principale è da ravvisare nel generale rallentamento dell'economia aggravatosi in Inghilterra attorno alla metà del XVI secolo⁷¹. Secondo lo storico francese era sopraggiunta

una contrazione della domanda estera dei prodotti inglesi e pertanto diminuendo il margine di profitto era divenuto poco conveniente inviare le proprie navi nel Mediterraneo⁷².

A partire dagli anni Settanta del Cinquecento, riprendeva la richiesta dei prodotti di lusso e gli inglesi erano indotti a riannodare i contatti con le rotte mediterranee quantunque i rapporti con la Spagna si deterioravano⁷³. Nel giugno del 1573, ad esempio, era di nuovo segnalata la presenza di una nave inglese nel Mediterraneo. Si tratta della nave «La Rondine», comandata da John Scott, che caricava a Londra e a Southampton stagno, piombo, campane e rottami di campane, panni⁷⁴. Nuovo impulso al commercio inglese nel Mediterraneo era dato anche dal declino della piazza commerciale di Anversa, poiché il porto di Amburgo, verso cui adesso si convogliavano i traffici nordeuropei, risulta poco adatto alla distribuzione delle merci meridionali⁷⁵. Riallacciati i contatti, la presenza inglese diveniva costante nel Mediterraneo⁷⁶. Nella nuova situazione l'Impero ottomano appariva come un mercato particolarmente appetibile e ricettivo per la produzione tessile inglese⁷⁷. I mercantili inglesi erano più avanzati sotto il profilo tecnologico, e quindi in grado di abbattere i costi di navigazione e trasporto, rispetto alle navi italiane⁷⁸. Peraltro, la sostituzione del naviglio italiano con quello inglese lungo le rotte che dall'Atlantico conducono al Mediterraneo, correva parallela al forte ridimensionamento del ruolo che la comunità mercantile italiana aveva a Londra. Nella capitale inglese, infatti, si erano affermati dalla metà del secolo i *Merchant Adventurers*, una compagnia di mercanti autoctoni che avevano ottenuto una serie tale di privilegi dalla corona a scapito dell'attività degli operatori commerciali stranieri e degli italiani in particolare⁷⁹.

Col finire del XVI secolo dall'Inghilterra non giungevano più soltanto navi ma anche agenti o *factors* che risiedevano stabilmente in vari porti mediterranei. In questo contesto Livorno diventava uno snodo fondamentale sulla rotta che dall'Inghilterra conduce al Levante⁸⁰. Le navi inglesi raggiungevano il porto mediceo con carichi tessuti, stagno piombo, a-

ringhe, salmoni, smerciati *in loco* o in altri porti e poi raggiungevano l'Egitto, la Turchia, l'Italia meridionale per acquistare cotone, seta, spezie, uva passa, vino olio che poi rivendevano in patria⁸¹. Altrettanto frequentata dagli inglesi era Venezia, e soprattutto le isole Ionie dove cresceva il commercio di una uva passa su navi inglesi⁸². Contemporaneamente cresceva il contrabbando e la presenza di pirati inglesi⁸³.

Un ulteriore passo per la conquista dei mercati di Levante era l'istituzione della *Turkey Company* (1581) voluta da Elisabetta I e poi della *Venice Company* (1583): dalla fusione delle due compagnie nacque poi la *Levant Company* (1592)⁸⁴. La regina intraprese i rapporti con la Sublime porta non soltanto per le richieste commerciali provenienti dai mercanti inglesi ma anche per ragioni di tipo politico giacché i turchi erano nemici di Filippo II. Nel 1578 il ministro Francis Walsingham aveva scritto un trattato sul commercio con gli ottomani in cui sosteneva che occorreva inviare al sultano un interlocutore adatto che recapitasse le missive di Elisabetta⁸⁵. Alla Porta, in guerra con la Persia, occorreva il piombo inglese, come alla regina «eretica» conveniva allacciare relazioni con il sultano «infedele» e nemico della Spagna⁸⁶.

In questo contesto, l'inasprirsi del confronto atlantico fra la Spagna di Filippo II e l'Inghilterra di Elisabetta I aveva certamente i suoi contraccolpi anche nel Mediterraneo. Tra le 49 imbarcazioni dirette verso porti non siciliani, iscritte in un registro dei conti della Secrezia di Messina relativamente al periodo compreso fra gennaio ed agosto 1587, non figurava nessun legno inglese, mentre vi sono ben 15 navi ragusee e 13 francesi⁸⁷. Filippo II, peraltro, tentava di colpire il commercio inglese non solo nei suoi domini diretti. Infatti, nel 1589, il sovrano spagnolo chiede alla Repubblica di Genova di escludere dal proprio porto le navi inglesi, quantunque ne ricevesse in risposta un rifiuto motivato dalla volontà di salvaguardare gli interessi dei mercanti genovesi in Inghilterra⁸⁸. In ogni caso, nell'ultima decade del secolo la presenza inglese nel Mediterraneo, accanto a quella olandese si accresceva.

Gli inglesi portavano con le proprie navi nel Levante, panni-lana, piombo, latta: un mercato che nella prospettiva degli stessi operatori commerciali era in forte crescita⁸⁹.

3. Il Seicento

La crisi delle flotte genovese e ragusea agevolava la presenza nordica nel Mediterraneo nel XVII secolo⁹⁰. I bastimenti inglesi e olandesi, oltre ad esportare le merci provenienti dai loro paesi, si inserivano nel commercio di commissione trasportando dalla Svezia, da Barcellona e da Livorno ferro; da Genova mobili, giambellotti, tele, raso, sargia; da Venezia, legname, sapone, carta, chiodi, ferro, panni; da Messina schiave. Caricavano invece seta – spesso diretta a Genova e a Livorno, melassa e rottami di zucchero, sommacco, tartaro di botte, sale, salumi di tonno ed altri articoli. Genova stessa utilizza le navi nordiche per trasportare il grano dalla Sicilia. Secondo lo storico Helmut Koenigsberger, l'espansione inglese nel Mediterraneo ebbe successo per due ragioni: l'efficienza degli operatori economici e il supporto di uno stato forte abbastanza per proteggerli dagli attacchi armati dei loro rivali e dalle restrizioni commerciali imposte dai governi di quei paesi⁹¹.

La storiografia più recente, tuttavia, ha ridiscusso il paradigma della «*Northern Invasion*» dominante per decenni. Da una parte si è sottolineato che il commercio a lunga distanza tra il Nord Europa e il Mediterraneo passava senz'altro in mano a inglesi, olandesi e francesi in quanto la concorrenza degli italiani era spazzata via, non altrettanto, però, avveniva nel redditizio settore del commercio d'intermediazione (il cosiddetto *carrying trade*) interno al *Mare Nostrum*, che rimaneva terreno di contesa tra operatori di varie nazionalità, in particolare nel Mediterraneo orientale⁹². Dall'altra parte attraverso un approccio microanalitico si è sottolineato come anche il commercio a lunga distanza di cui erano protagonisti gli inglesi e gli olandesi comportasse grandi difficoltà e rilevanti pericoli a fronte di guadagni incerti e comunque non

sempre cospicui e si è ribadito che la cosiddetta «*Northern Invasion*» ha avuto un impatto e una scansione temporale diversa nelle differenti aree del Mediterraneo⁹³.

Sicuramente, la nuova via delle spezie che dai porti asiatici giungeva in Europa e nel mediterraneo su navi inglesi e olandesi costituì un'ulteriore fonte di arricchimento per le marine nordiche. Nel XVII secolo era la seta la merce di maggiore rilevanza che dall'Asia giungeva nei porti del Mediterraneo orientale attraverso le vie carovaniere. Attraverso Livorno, l'Italia funzionava come centro di smistamento del surplus di seta grezza levantina che poi prendeva la direzione di quei mercati europei che ne facevano richiesta⁹⁴. Nel porto mediceo erano smistate inoltre le merci che provenivano dagli altri lidi del Mediterraneo e dal nord Europa.

Consolidata la propria presenza militare nel Mediterraneo per contrastare la pirateria barbaresca che attaccava i propri mercantili, l'Inghilterra, sin dal protettorato di Cromwell, era impegnata a scalzare le posizioni olandesi nel commercio marittimo internazionale e ridimensionare il ruolo della Spagna⁹⁵. Di grande utilità, in tal senso risultava il sostegno logistico ricevuto nei porti dell'Africa mediterranea. Questa politica non cambiava nemmeno negli anni della Restaurazione. Anzi l'Inghilterra si inseriva nel conflitto tra Portogallo e Spagna e occupava Tangeri (1662), ritenuta bene dotata di Caterina di Braganza, andata in sposa a Carlo II Stuart⁹⁶.

Peraltro, dopo il trattato di Madrid del 23 maggio 1667, l'Inghilterra conseguiva un ruolo commerciale e geopolitico di rilievo nel Mediterraneo centro-occidentale⁹⁷. In questo contesto, gradualmente il porto di Livorno assumeva un ruolo sempre di maggior rilievo per il commercio inglese⁹⁸. Un trattato anglo-sabaudo d'amicizia a commercio era firmato a Firenze con l'obiettivo di potenziare i porti franchi di Nizza, Villafranca e Sant'Ospizio⁹⁹.

La rivolta di Messina del 1674-1678 rendeva la Sicilia, e il porto peloritano in particolare, una delle aree del confronto, nel contesto della Guerra d'Olanda, tra Spagna, Paesi Bassi e

Francia¹⁰⁰. Ciò favoriva il commercio della neutrale Inghilterra ed eliminava, almeno per il momento, i tradizionali rivali commerciali olandesi e francesi¹⁰¹.

Tuttavia, sia francesi che spagnoli obbligavano le navi inglesi in transito a fermarsi e confiscavano i loro carichi. I mercanti inglesi, però, generalmente ottenevano dai francesi l'indennizzo delle loro merci. Questi ultimi, infatti, requisivano i carichi delle navi inglesi per l'approvvigionamento della città dello Stretto e delle proprie forze militari. Era, peraltro, assai probabile che operasse un'intesa in tal senso o che comunque la volontà di fare buoni affari spingesse gli inglesi ad aggirare il divieto ufficiale di rifornire Messina, grazie anche alla collaborazione del console inglese Samuel Stanier. Infatti, allorché i francesi decisero di abbandonare la città, Stanier fuggiva, mentre il suo collega napoletano, George Davies, era arrestato con l'accusa di essere stato in combutta con lui¹⁰². Con il ritorno degli spagnoli in Sicilia, d'altronde, venivano arrestati anche i soci di Stanier, Thomas Beal e John Cutting¹⁰³. Ovviamente opposto è l'obiettivo degli spagnoli che confiscavano i carichi trasportati per evitare che giungessero ai rivoltosi.

Nonostante l'alleanza stipulata con il trattato di Dover del 1670, in settori rilevanti della politica inglese permaneva, tuttavia, una vigorosa diffidenza verso la Francia. Tale diffidenza era alimentata dal tentativo di penetrazione francese nel Mediterraneo tramite l'appoggio offerto ai rivoltosi della città dello Stretto. Secondo questa corrente dell'opinione pubblica inglese la Sicilia, e il porto peloritano in particolare, non dovevano cadere in mano francese, poiché ciò recherebbe pregiudizio al commercio britannico¹⁰⁴. Se il porto di Messina si aggiungesse – scriveva Richard Gibson a Samuel Pepys, segretario dell'ammiraglio britannico – ai porti di Tolone e Marsiglia, Luigi XIV ipotecherebbe il Mediterraneo¹⁰⁵. C'è certamente enfasi in quel giudizio, ma il controllo degli Stretti e dei porti di maggiore importanza strategica appariva di primaria importanza per l'affermazione dei propri interessi geopolitici

e commerciali, nel Mediterraneo. Durante il conflitto con i francesi, gli olandesi erano costretti a vendere gran parte del loro naviglio mercantile agli inglesi; gli spagnoli, altrettanto indeboliti dalla guerra non erano in grado di contrastare la crescente affermazione inglese nel *Mare Nostrum*. Inoltre, il trattato di Nimega (1678) e le positive relazioni diplomatiche che intercorrevano tra la Francia di Luigi XIV e l'Inghilterra di Carlo II Stuart consentirono a quest'ultima non solo di consolidare il proprio potere nel Mediterraneo e di acquisire un ruolo di supremazia nell'ambito del *carrying-trade*, ma anche stabilizzare il controllo oltreoceano di New York, del New Jersey, della Pennsylvania e della Carolina¹⁰⁶.

L'importanza del Mediterraneo per gli inglesi è attestata anche dal viaggio che compiva Edmund Dummer, un ingegnere navale inglese nato a North Stoneham nella contea di Hampshire, amico dello stesso Samuel Pepys¹⁰⁷. Infatti, nel luglio del 1682, Dummer riceveva l'ordine di imbarcarsi come *midshipman extraordinary* sulla nave da guerra inglese HSM Woolwich. La sua missione consisteva nel raccogliere informazioni ed analizzare una serie di porti e di arsenali. In particolare, doveva prestare attenzione alle modalità della costruzione di navi e osservare e fare rapporto su qualunque altra cosa utile relativa alla natura e alla funzionalità dei porti¹⁰⁸. Gli era, inoltre, richiesto di esaminare la tipologia delle navi da guerra che avrebbe incontrato nel Mediterraneo, prestando particolare attenzione ai vascelli francesi. Il mese seguente la nave intraprendeva un viaggio verso il Mediterraneo destinato a durare due anni. Al rientro, Dummer realizzava un volume manoscritto ed illustrato ad acquerello, dal titolo *A Voyage into the Mediterranean Seas*, che costituisce una fonte preziosa sotto vari punti di vista¹⁰⁹. È, infatti, indicativa del fatto che, nonostante nello scorcio del Seicento il commercio marittimo inglese traesse un consistente profitto dai traffici transoceanici verso le Americhe, dalla crescente penetrazione nel continente asiatico e dall'ormai incontrastata egemonia nei commerci nel Mare del Nord, dopo le vitto-

riose guerre contro l'Olanda, nondimeno il Mediterraneo continuasse a essere un'area geopoliticamente e commercialmente rilevante per gli interessi inglesi e l'affermazione della supremazia inglese nel commercio marittimo passasse anche attraverso il consolidamento della propria presenza e la conquista di nuove posizioni nel Mediterraneo. Partita da Deal, un porto del Kent, il 3 agosto 1682 sotto il comando del capitano William Holding, la nave Woolwich giungeva a Tangeri il 31 dello stesso mese. A Tangeri, il luogotenente Rigby subentrava a Holding, morto nel frattempo, nel comando del vascello. Dopo la partenza da Tangeri la nave tocca prima la Sardegna, poi Zante e quindi Messina, dove giungeva il 26 ottobre 1682¹¹⁰. Il porto gli appariva capace di accogliere più di trecento navi anche di dimensioni considerevoli. Nota che sulla penisola di San Raineri, la striscia di territorio che conferisce al porto la caratteristica forma falcata, si trovava un arsenale smantellato, fatto costruire da Filippo II sei anni prima della battaglia di Lepanto (1571). Con maggior precisione ne individuava l'ubicazione tra la Lanterna progettata dal Montorsoli e il castello San Salvatore. Tra la Lanterna e Porta Terra Nova descriveva alcuni quartieri demoliti per far posto ad una nuova fortezza – la Cittadella – con cinque bastioni, la cui costruzione era cominciata quando i francesi lasciarono la città nel 1678, nel corso delle ultime fasi della guerra d'Olanda, e in seguito al fallimento della rivolta della città dello Stretto contro la Spagna¹¹¹. I lavori di edificazione della nuova fortezza gli apparivano già in stato di notevole avanzamento. In fondo al perimetro dell'area portuale vi era il Palazzo Reale. Accanto all'edificio era ubicato il nuovo arsenale. Dummer forniva, inoltre, una serie di dati raccolti dagli operatori economici locali: Messina produce 8000 balle di seta grezza, 5000 delle quali sono esportate durante la fiera d'Agosto. Dalle osservazioni dell'ingegnere inglese, emergeva, peraltro, il ruolo importante nel commercio di commissione rivestito dalle navi inglesi e olandesi. Nelle settimane successive giungeva in altre città portuali (Napoli, Livorno, Venezia, Genova, Tolone, Marsiglia, Alicante, Ma-

laga Gibilterra) e ne descriveva con cura le strutture portuali, gli arsenali, i commerci, oltre che la tipologia delle imbarcazioni che incontrava (feluca, marsiliana, ecc.)¹¹². Quindi Dummer arrivava al porto atlantico spagnolo di Cadice per poi tornare a Tangeri e unirsi all'ammiraglio Lord George Legge Dartmouth, sino all'ultimo atto della presenza inglese che si concludeva con l'evacuazione del porto marocchino, lo smantellamento della base e la partenza per Londra il 6 febbraio 1684¹¹³.

4. Il Settecento

Dall'ultimo quarto del Seicento aveva preso corpo nel mondo politico inglese l'idea di guadagnare nuovi spazi nel Mediterraneo e di svolgere un ruolo più attivo nelle vicende politico-dinastiche europee. Nell'interesse verso il *Mare Nostrum*, accanto alla crescente consapevolezza dell'importanza di alcune aree (gli Stretti, la Sicilia, ecc.) per rinsaldare il volume dei propri traffici marittimi nel Mediterraneo occidentale come verso il Levante, una parte altrettanto importante giocavano ragioni prettamente politiche. Ad esempio, l'intervento nella Guerra di Successione Spagnola aveva il duplice obiettivo di impedire l'unificazione della Francia e della Spagna sotto un unico sovrano, ma anche quello di contrastare Luigi XIV e il suo supporto alla causa della restaurazione degli Stuart sui troni di Scozia e Inghilterra¹¹⁴. Nondimeno la partecipazione, l'andamento e l'esito del conflitto aprivano nuove opportunità, segnavano quasi il punto di precipitazione di percorsi già tracciati dalla pubblicistica del Seicento. I trattati di Methuen del 1703 rendevano l'Inghilterra il *patner* commerciale privilegiato del Portogallo e le consentivano di muovere guerra verso la Spagna più agevolmente. La flotta inglese si impadroniva della rocca di Gibilterra (1704) e dell'isola di Minorca (1708). Il trattato di Utrecht (1713) ratificava quanto ottenuto *manu militari* e, con la cessione della Sicilia a Vittorio Amedeo II di Savoia, facevano assumere una netta fisionomia alla strategia «talassocratica» britannica

che consolidava la propria posizione nel Mediterraneo centrale¹¹⁵. A Messina era creata una *British factory* con una *Court of Judicature* con giurisdizione sulle controversie sorte tra mercanti inglesi ma anche tra mercanti inglesi e siciliani¹¹⁶.

Nel 1726, sotto il profilo commerciale, la Gran Bretagna appariva al marchese Hercules Tomaso Rovero di Cortanze, reduce da poco da una missione in Gran Bretagna per conto di Vittorio Amedeo, particolarmente florida¹¹⁷. Il diplomatico divideva le merci esportate dai britannici nel Mediterraneo in prodotti, manifatture e merci acquistate altrove e poi rivendute¹¹⁸. Tra i primi vi erano piombo, stagno, ferro, altro metallo simile all'ottone, carbone, formaggi, cuoi lana, pesci di vario tipo (salmoni, aringhe, ecc.), sale e negli anni di abbondanza anche grani. Tra le manifatture elencava panni e drappi di lana, calze, drappi di seta, nastri, cappelli, orologi, manufatti in oro, argento e acciaio¹¹⁹. Le merci oggetto del *carrying trade* vi erano il pepe e le spezie provenienti dall'Asia, i prodotti delle colonie americane come cacao, indaco, caffè, tabacco, zucchero, riso, pesce salato. Particolarmente rilevante era il traffico dei panni inglesi che raggiungevano le piazze di Genova, Livorno, Napoli e Messina il cui valore assommava a 246.500 lire sterline¹²⁰. Il traffico più cospicuo era però quello con l'Impero ottomano che avveniva soprattutto dal porto di Smirne. I panni venduti su quei mercati erano tutti tinti di bianco e studiati nella qualità e nei colori per adattarsi al gusto locale. Gli inglesi invece caricavano nei porti turchi caffè, sete, pelo di cammello, tappeti e droghe¹²¹. La *Levant Company* era in piena crisi e nel corso secolo nuovi spazi si erano aperti per gli operatori economici francesi, olandesi e italiani¹²². Nella prima metà del Settecento aumenta, pur rimanendo contenuta la presenza mercantile britannica a Genova che viene rifornita di grano, sale e pesce salato¹²³.

Alla metà del XVIII secolo Livorno diveniva una sorta di porto inglese nel Mediterraneo mentre l'insurrezione della Corsica contro Genova apriva nuovi spazi di manovra e al contempo riaccendeva il conflitto contro la Francia. La questione corsa lega la prima e la seconda metà del secolo e di-

ventava solo uno degli scenari in cui si fronteggiavano le due grandi potenze europee. Il mediterraneo non era più il teatro di confronto principale tra Gran Bretagna e Francia ma restava ugualmente importante. I porti italiani costituivano basi d'appoggio essenziali per le navi inglesi. Inoltre, essi funzionavano come mercati di sbocco per i prodotti, nazionali, coloniali ed asiatici. La seta, soprattutto grezza o ritorta, era la voce d'importazione più importante dall'Italia¹²⁴. Seguivano l'uva passa e l'olio; meno rilievo avevano altri articoli merceologici¹²⁵.

In una relazione che l'inviato straordinario presso la corte napoletana William Hamilton inviava sul commercio nell'anno compreso tra l'ottobre del 1763 e l'ottobre del 1764 si sottolineava come era diminuita l'esportazione dei panni di lana tanto per la concorrenza francese quanto per l'espansione delle manifatture napoletane, e contemporaneamente era crollata l'esportazione dell'olio dal Regno di Napoli rispetto al più conveniente olio spagnolo¹²⁶. La stessa difficoltà incontravano i panni di lana britannici sul mercato siciliano. In una relazione del 1774 il console inglese a Messina Hermann Katenkamp sottolineava che il commercio fra Sicilia e Gran Bretagna attraversava una fase di flessione soprattutto relativamente all'importazione in Sicilia dei manufatti di lana inglese poiché questi erano particolarmente costosi ed i siciliani pur apprezzandoli non potevano permettersi di spendere simili cifre. In questo contesto i francesi avevano introdotto manufatti di lana a basso costo¹²⁷. Il console inglese pertanto suggeriva di trovare un modo di diminuire il prezzo di tali manufatti per vincere la concorrenza. Anche i prodotti di cotone, ferro e acciaio provenienti dall'Inghilterra erano oltremodo apprezzati dai siciliani ed erano ritenuti i migliori, tuttavia subivano la concorrenza delle merci di altri paesi che venivano poste sui mercati siciliani a prezzi inferiori. A suo avviso era essenziale mantenere bassi i prezzi dei tessuti, tuttavia bisognava offrire al mercato siciliano, considerato il clima mite, stoffe leggere e sottili ma al contempo tinte bene. Era dunque necessario migliorare l'arte della tintura. Le stof-

fe scarlatte inglesi, infatti, molto stimate sino a vent'anni prima, erano cadute in discredito. Ciò, a parere del console era dovuto alla mancanza di regole che aveva consentito ai fabbricanti di stoffe in Inghilterra di diminuire a loro piacimento la quantità di cocciniglia utilizzata per colorire i tessuti al fine di abbattere i prezzi. Gli *scarlets* inglesi erano apparsi pertanto mediocrementemente tinti rispetto ai corrispettivi tessuti francesi delle manifatture Gobelin di Parigi. Allegata al rapporto del console vi è la lista delle navi giunte nei tre maggiori porti siciliani nell'anno 1773, fondata sui dati dei registri delle secrete di Messina, Trapani e Palermo: 40 erano stati i vascelli battenti bandiera britannica giunti nel porto di Messina, 38 nel porto di Trapani, 57 nel porto di Palermo¹²⁸. Un totale di 135 presenze che rivela l'importanza svolta dai mercantili inglesi nel commercio estero siciliano. 317 erano le imbarcazioni francesi giunte nei tre principali porti isolani, 241 le genovesi, 96 le spagnole, 40 le svedesi, 35 le olandesi, 25 le danesi, 17 le imperiali. Ovviamente il ruolo numericamente maggiore era giocato dalla marina napoletana e siciliana, con rispettivamente 610 e 140 legni presenti, anche se bisogna tener conto che molti di essi erano di dimensioni e portata limitate ed erano pertanto destinati alla navigazione di cabotaggio. Una ricerca svolta sulle navi di grosso tonnello che avevano fatto rifornimento di viveri ed erano poi ripartite dal porto di Palermo negli 11 anni compresi fra il 1790 e il 1800, fornisce i seguenti dati: delle 1197 navi partite dal porto di Palermo, 294 erano dirette a Genova, 74 a Livorno, 36 a Napoli, 28 a Trieste, 18 a Marsiglia, 8 a Venezia, 233 verso la Spagna, 194 verso Ponente, e 107 verso il Portogallo¹²⁹. Poche altre imbarcazioni erano dirette verso i porti inglesi, americani, tedeschi e del Levante. Per ciò che riguarda la nazionalità, contenuta ma significativa era la presenza britannica con 20 navi¹³⁰. Essa, ovviamente, sarebbe aumentata negli anni seguenti e soprattutto durante l'occupazione britannica dell'isola. Per ciò che concerne la nazionalità delle altre imbarcazioni, vi erano 430 navi genovesi, 161 ragusee, 137 veneziane, 68 siciliane, 67 napoletane, 66 spagnole, 38

danesi, 26 francesi, 26 austriache, 18 svedesi, 15 olandesi, 6 maltesi, 6 turche, 7 battevano bandiera sabauda e 10 dello stato Pontificio¹³¹. Numericamente di rilievo minore le altre presenze.

Nel Mediterraneo orientale la pressione navale e commerciale britannica minacciava il predominio francese e trovava le due potenze spettatrici interessate del conflitto russo-turco che si sviluppava tra il 1768 e il 1774.

Lo scontro tra Francia e Gran Bretagna nel Mediterraneo, nell'Atlantico e nell'Oceano Indiano, tuttavia, solo dopo la fine delle guerre napoleoniche sanciva l'affermazione del *sea-power* inglese, grazie alla superiorità navale e alla creazione di un *network* di basi (porti e isole) sparse per il mondo che costituivano i punti d'appoggio delle flotte militari e mercantili. Una supremazia sui mari che costituiva la chiave dell'affermazione economica, politica e militare britannica nel «lungo Ottocento».

Note

¹ R.S. Lopez, *La rivoluzione commerciale del Medioevo*, Einaudi, Torino 1975 (ed. or. Englewood Cliffs 1971), pp. 36-106.

² T. Mannoni, *La rivoluzione mercantile nel Medioevo. Uomini, merci e strutture degli scambi nel Mediterraneo*, Il Portolano, Genova, 2009.

³ G. Luzzatto, *Breve storia economica dell'Italia medievale. Dalla caduta dell'Impero romano al principio del Cinquecento*, Einaudi, Torino 1982 (I. ed. 1958).

⁴ Cfr. G.D. Ramsay, *English Overseas Trade during the Century of Emergence. Studies in some modern origins of the English-speaking world*, Macmillan & Co LTD - St Martin Press, London-New York 1957, pp. 4-8; M. Fusaro, *Vie e tecniche delle comunicazioni terrestri e marittime*, in *Storia d'Europa e del Mediterraneo*, diretta da A. Barbero, II, *Dal Medioevo all'età della globalizzazione*, sez. V, *L'età moderna (secoli XVI-XVIII)*,

vol. X, *Ambiente, popolazione, società*, a cura di R. Bizzocchi, Salerno Editrice, Roma 2009, pp. 215-242.

⁵ A. Doren, *Storia economica dell'Italia nel Medio Evo*, Cedam, Bologna 1936, pp. 343-346.

⁶ Cfr. Richard W. Kaeuper, *Bankers to the Crown: the Riccardi of Lucca and Edward I*, Princeton University Press, Princeton 1973.

⁷ H.C. Kruger, *The Genoese Exportation of Northern Cloths to the Mediterranean Ports, Twelfth Century*, in «Revue Belge de Philologie et d'Histoire», vol. 65, n. 4, 1987, pp. 722-750.

⁸ D. Abulafia, *Gli Italiani fuori d'Italia*, in *Storia dell'Economia italiana, I, Il Medioevo: Dal crollo al trionfo*, a cura di R. Romano, Einaudi, Torino 1990, pp. 280-281.

⁹ Lo *Stahlhof*, in lingua inglese, *Steelyard* era la principale base commerciale che, nel Medioevo, i mercanti della Lega anseatica avevano a Londra. Si trattava di un quartiere posto lungo il Tamigi, dove oggi si trova la *Cannon Street Station*, dotato di magazzini, case commerciali, ecc. Cfr. Philippe Dollinger, *The German Hansa*, Macmillan, Londra 1970; Terence Henry Lloyd, *England and the German Hanse. 1157-1611. A study of their trade and commercial diplomacy*, Cambridge University Press, Cambridge 1991, pp. 50-51 (vedi soprattutto la nota 3) e pp. 69-75. Cfr. anche Rainer Postel, *The Hanseatic League and its decline*, paper presentato il 20 novembre 1996 alla Central Connecticut University (New Britain, CT, Usa), e adesso disponibile on line: <http://www.hartford-hwp.com/archives/60/039.html>

¹⁰ D. Abulafia, *Gli Italiani fuori d'Italia*, cit., p. 281

¹¹ G.I. Brătianu, *Recherches sur le commerce sur le commerce génois dans la Mer Noire au XIIIe siècle*, Geuthner, Paris 1929; E.H. Byrne, *Genoese shipping in the twelfth and thirteenth centuries*, The Mediaeval Academy of America, Cambridge, 1930. Venezia si inserisce dopo Genova nel traffico marittimo d'intermediazione tra l'Europa del Nord e il Mediterraneo. Secondo Ruddock, la prima visita documentata di mercanti veneziani in un porto inglese risale al 1319, allorché cinque galee veneziane giungono a Southampton Water. Cfr. A.A. Ruddock, *Italian Merchants and Shipping in Southampton 1270-1600*, Southampton University College, Southampton 1951, p. 22.

¹² W.J. Ashley, *The Early History of the English Wollen Industry*, in «Publications of the American Economic Association», vol. 2, n. 4, 1887, pp. 13-85.

¹³ Cfr. J.H. Munro, *I panni di lana*, in *Commercio e cultura mercantile*, a cura di F. Franceschi, R.A. Goldthwaite, R.C. Mueller, vol. IV della collana «Il Rinascimento italiano e l'Europa», Fondazione Cassamarca - Angelo Colla Editore, Treviso - Costabissara (Vicenza) 2007, pp. 105-141.

¹⁴ H. Hoshino, *L'arte della lana in Firenze nel Basso Medioevo. Il commercio della lana e il mercato dei panni fiorentini nei secoli XIII-XV*, Leo S. Olschki, Firenze 1980, pp. 139-143. Cfr. anche Terence Henry Lloyd, *Alien merchants in England in the High Middle Ages*, The Harvester Press, Brighton 1982, p. 200.

¹⁵ D. Abulafia, *I regni del Mediterraneo occidentale dal 1200 al 1500. La lotta per il dominio*, Laterza, Roma-Bari 1999, p. 128.

¹⁶ M. Del Treppo, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, L'Arte Tipografica, Napoli 1972, pp. 92-99. Sul commercio dei panni fiamminghi nel Mediterraneo, cfr. F. Melis, *La diffusione nel Mediterraneo occidentale dei panni di Wervicq e delle altre città della Lys attorno al 1400*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, III, Medioevo, Giuffrè, Milano 1962, pp. 217-243.

¹⁷ Del Treppo cita il caso del catalano Pere Augustí Alba che acquista 69 panni «sechs» e 11 carisei per i mercati siciliano, levantino e di Rodi. Cfr. M. Del Treppo, *I mercanti catalani*, cit., p. 77.

¹⁸ M.S. Giuseppi, *Alien Merchants in England in the fifteenth century*, in «Transactions of the Royal Historical Society», n.s., vol. 9, 1895, pp. 75-98; R. Flenley, *London and Foreign Merchants in the Reign of Henry VI*, in «The English Historical Review», vol. 25, n. 100, 1910, pp. 644-655; A.A. Ruddock, *Italian Merchants and Shipping in Southampton*, cit.; J. Heers *Le Génois en Angleterre: la crise de 1458-1466*, in *Studi in onore di Armando Sapori*, 2 voll., Istituto Editoriale Cisalpino, Milano 1957, vol. II, pp. 807-832; *The Alien Communities of London in the Fifteenth Century: the Subsidy Rolls of 1440 and 1483-4*, edited by J.L. Bolton, Richard III & Yorkist History Trust in association with Paul Watkins, Stamford 1998.

¹⁹ M. Del Treppo, *I mercanti catalani*, cit., pp. 96, 99-112.

²⁰ E. Basso, *Insediamenti e commercio nel Mediterraneo bassomedievale. I mercanti genovesi dal Mar Nero all'Atlantico*, Marco Valerio Editore, Torino, 2008, pp. 106-107.

²¹ F. Guidi Bruscoli, J. Lutkin, *Perception, identity and culture. The Italian community in fifteenth-century London and Southampton revisited*, in *Resident Aliens in later Medieval England*, a cura di W.M. Ormod, N. McDonald e C. Taylor, n. 82 della collana «Studies in European Urban History (1100-1800)», Brepols, Turnhout 2017, pp. 89-104.

²² Più in generale – come rileva Bolton riferendosi particolarmente alla situazione dei mercanti stranieri a Londra – «in the fifteenth century the aliens were clearly seen as a group apart and a potential target for attack by those whose real grievances may have lain elsewhere». Cfr. J.L. Bolton, *Introduction*, in *Alien Communities of London in the Fifteenth Century*, cit., p. 39.

²³ Cfr. W.J. Ashley, *The Early History of the English Wollen Industry*, cit., pp. 26-30.

²⁴ Cfr. C. Trasselli, *Mediterraneo e Sicilia all'inizio dell'epoca moderna*, Pellegrini, Cosenza 1977, pp. 323-325; H. Besc, *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile. 1300-1450*, 2 tomi, École française de Rome – Accademia di Scienze, Lettere e Arti di Palermo, Roma-Palermo 1986, t. I, pp. 490-491 (si veda in particolare la tabella 117 E).

²⁵ H. Besc, *Un monde méditerranéen*, cit., t. I, p. 477. Besc osserva (ivi, t. I, p. 480) che la tintura dei tessuti diveniva anche un elemento per la diversificazione dell'offerta sul mercato siciliano: i catalani erano presenti soprattutto con tessuti blu e verdi; gli inglesi con drappi di colore rosso, scarlato e nero; l'offerta di mercanti fiorentini s'incentrava principalmente su tessuti di colore verde e verde scuro.

²⁶ C. Trasselli, *Messina dal Quattrocento al Seicento*, in E. Pispisa e C. Trasselli, *Messina nei secoli d'oro*, Intilla, Messina 1988, p. 425.

²⁷ Cfr. *Il libro dei conti di Giacomo Badoer. Costantinopoli 1436-1440*, a cura di U. Lorini e T. Bertele, Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1956.

²⁸ H. Besc, *Un monde méditerranéen*, cit., t. I, pp. 379-381 (si vedano in particolare le tabelle 76 e 77).

²⁹ Come ha evidenziato Trasselli, «Petrus de Londres», peraltro, nel 1462 acquistava a Trapani dal maestro d'ascia Nicolò Galanduccio, una «barca grossa» ad un albero corredata di bussola, per 9.10 onze, e quattro pezzi di legname. Cfr. C. Trasselli, *Mediterraneo e Sicilia all'inizio dell'epoca moderna*, cit., p. 321, nota 42.

³⁰ C. Trasselli, *Note per la storia dei banchi in Sicilia nel secolo XV*, II, *I banchieri e i loro affari*, Fondazione Mormino, Palermo 1968, pp. 179-180; Id., *Sull'economia siciliana del Quattrocento*, in «Archivio Storico Messinese», vol. XXXIII, 1982, pp. 24-25.

³¹ A. Ruddock, *Italian merchants and shipping at Southampton*, cit., p. 194.

³² R. Doehaerd e C. Kerremans, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises des XIII^e XIV^e siècles*, 3. voll., Palais des Académies – Institut Historique Belge, Bruxelles-Roma, 1941-1953, pp. 139-143.

³³ F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, 2 voll., Einaudi, Torino 1986, vol. I, p. 660.

³⁴ J. Heers, *Les Génois en Angleterre. la crise de 1458-1466*, cit. p. 810.

³⁵ A. Doren, *Storia economica dell'Italia nel Medio Evo*, cit., pp. 347-348.

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ E. Basso, *I genovesi in Inghilterra tra tardo Medioevo e prima Età moderna*, in *Genova, una «porta» del Mediterraneo*, a cura di L. Gallinari, 2 voll., Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea del CNR, Cagliari-Ge-

nova Torino 2006, I, pp. 523-575; J.L. Bolton, *London and the anti-alien legislation of 1439-1440*, in *Resident Aliens in later Medieval England*, cit., pp. 33-47.

³⁸ D. Abulafia, *The Crown and the economy under Ferrante I of Naples (1458-94)*, in *City and Countryside in late Medieval and early Renaissance Italy*, a cura di T. Dean e C. Wickham, The Hambledon Press, Londra 1990, ora anche in D. Abulafia, *Commerce and Conquest in the Mediterranean, 1100-1500*, Variorum, Aldershot-Brookfield 1993, IX, 125-146 (cfr., in particolare, p. 135).

³⁹ F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo*, cit., vol. I, p. 660.

⁴⁰ D. Abulafia, *The Crown and the economy under Ferrante I of Naples*, cit., p. 139.

⁴¹ A. Ruddock, *Italian merchants and shipping at Southampton*, cit., pp. 67-68.

⁴² M. Del Treppo, *IL Regno aragonese*, in *Storia del Mezzogiorno*, diretta da G. Galasso e R. Romeo, 15 voll., Edizioni del Sole, Napoli 1986, vol. IV, t. I, pp. 100, 158-162.

⁴³ G. Coniglio, *Mercanti forestieri a Napoli attraverso gli atti del notaio Petruccio Pisano (1465-1466)*, in «Samnium», XVIII, 1965, p. 79.

⁴⁴ A. Ruddock, *Italian merchants and shipping at Southampton*, cit., pp. 75-76.

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ S. Bottari, *Merchant and trade between Naples, Sicily and England in the sixteenth and seventeenth centuries*, in «Nuova Rivista Storica», 102 (2), 2018, p. 584.

⁴⁷ W. Brulez, *Les routes commerciales d'Angleterre en Italie au XVI^e siècle*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, vol. IV, *Evo moderno*, Giuffrè, Milano 1962, pp. 123-184.

⁴⁸ F.C. Lane, *Storia di Venezia*, Einaudi, Torino 2015 (ed. or. 1973), pp. 288-290.

⁴⁹ P. Musgrave, *The economics of uncertainty: the structural revolution in spice trade, 1480-1640*, in *Shipping, trade and commerce. Essays in memory of Ralph Davis*, a cura di P.L. Cottrel and D.H. Aldcroft, Leicester, Leicester University Press 1981, pp. 12-13.

⁵⁰ G. Luzzatto, *Storia economica dell'Età Moderna e contemporanea*, Parte I, *L'Età moderna*, Cedam, Padova 1955, pp. 42-43.

⁵¹ M. D'Angelo, *In the English Mediterranean (1511-1815)*, in «Journal of Mediterranean Studies», vol. 12, n. 2, 2002, p. 273.

⁵² F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, cit., I, p. 661.

⁵³ P. Earle, *The commercial development of Ancona, 1479-1551*, in «The Economic History Review», vol. 22, n. 1, 1969, pp. 28-44.

⁵⁴ M. Yates, *Town and countryside in Western Berkshire, c. 1327- c. 1600. Social and economic change*, The Boydell Press, Woodbridge 2007, pp. 81-98.

⁵⁵ M. Epstein, *The early history of the Levant Company*, Routledge, Londra, pp. 5-6.

⁵⁶ S. Bottari, *Merchant and trade between Naples, Sicily and England*, cit. pp. 585-586.

⁵⁷ *Ibidem*.

⁵⁸ V. Di Giovanni, *Tessuti italiani ed esteri alla dogana di Palermo nel secolo XVI*, Stab. Tip. Virzi, Palermo 1894, p. 12.

⁵⁹ C. Trasselli, *Il mercato dei panni a Messina all'inizio del secolo XVII*, in «Annali della Facoltà di Economia e Commercio», Università degli Studi di Messina, n. 1, a. XI, 1973, pp. 64-69.

⁶⁰ *Ivi*, pp. 127-128.

⁶¹ S. Bottari, *Messina tra Umanesimo e Rinascimento. Il «caso» Antonello, la cultura, le élites politiche, le attività produttive*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2010, p. 131.

⁶² *Ibidem*.

⁶³ C. Trasselli, *Il mercato dei panni a Messina*, cit., p. 74.

⁶⁴ Cfr. G. Motta, *Prime note sull'attività di un mercante pisano a Messina nel '500*, in «Annali della Facoltà di Economia e Commercio», Università di Messina, n. 2, a. VIII, 1970, pp. 3-44; Eadem, *Dal Mediterraneo al Nord Europa. La presenza italiana sui mercati di Londra e di Anversa, 1526-1527*, in *Mercanti e viaggiatori per le vie del mondo*, a cura di G. Motta, Franco Angeli, Milano 2000, pp. 45-63.

⁶⁵ G. Motta, *Dal Mediterraneo al Nord Europa*, cit. pp. 57-58.

⁶⁶ S. Bottari, *Merchant and trade between Naples, Sicily and England*, cit. pp. 586-587.

⁶⁷ A. Ruddock, *Italian merchants and shipping at Southampton*, cit., p. 204.

⁶⁸ *Ibidem*.

⁶⁹ A. Ruddock, *Italian merchants and shipping at Southampton*, cit., p. 252-253. L. Molà, *The silk industries of Renaissance Venice*, The John Hopkins University Press, Baltimore and London 2000, pp. 72-75.

⁷⁰ G. D. Ramsay, *English Overseas Trade during the Century of Emergence. Studies in some modern origins of the English-speaking world*, Macmillan & Co LTD, London- New York, pp. 36-38.

⁷¹ F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, cit., I, p. 663.

⁷² *Ibidem*.

⁷³ G. Pagano de Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento. Navi traffici egemonie*, Marsilio, Venezia 1990, p. 18-19.

- ⁷⁴ F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, cit., I, pp. 667-668.
- ⁷⁵ G. Pagano de Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento*, cit., p. 19.
- ⁷⁶ C.M. Cipolla, *Il burocrate e il marinaio. La «Sanità toscana» e le tribolazioni degli inglesi a Livorno nel XVII secolo*, il Mulino, Bologna 1992, p. 9.
- ⁷⁷ Cfr. R. Brenner, *Merchants and Revolution: Commercial Changes, Political Conflict, and London's Overseas Traders, 1550-1653*, Verso, London 2003, pp. 3-50.
- ⁷⁸ Cfr. M. Fusaro, *Uva passa. Una guerra commerciale tra Venezia e l'Inghilterra (1540-1640)*, Il Cardo, Venezia 1996, pp. 9-26; Eadem, *Les Anglais et le Grecs. Un réseau de coopération commerciale en Méditerranée vénitienne*, in «Annales. Histoire Sciences Sociales», n. 3, a. LVIII, 2003, pp. 605-25.
- ⁷⁹ G.D. Ramsay, *The Undoing of the Italian Mercantile Colony in Sixteenth Century London*, in *Textile History and Economic History: Essays in Honour of Miss Julia de Lacy Mann*, a cura di N.B. Harte and K.G. Ponting, Manchester University Press, Manchester 1973, pp. 22-49.
- ⁸⁰ M. D'Angelo, *In the English Mediterranean*, cit., p. 275; Eadem, *Mercanti inglesi a Livorno. Alle origini di una «British Factory»*, Istituto di Studi Storici Gaetano Salvemini, Messina, 2004, pp. 15-50.
- ⁸¹ S. Villani, *Una finestra mediterranea sull'Europa: i «nordici» nella Livorno della prima età moderna*, in *Livorno 1606-1806. Luogo di incontro tra popoli e culture*, a cura di A. Prosperi, Allemandi. Livorno 2009, p. 159.
- ⁸² M. Fusaro, *Uva passa*, cit., pp. 27-44.
- ⁸³ Cfr. A. Tenenti, *Venezia e i corsari, 1580-1615*, Laterza, Bari 1961.
- ⁸⁴ Cfr. M. Epstein, *The early history of the Levant Company*, cit., pp. 16-37; A.C. Wood, *A History of the Levant Company*, Frank Cass & Co LTD, London 1964, pp. 8-14.
- ⁸⁵ M. Fusaro, *Uva passa*, cit., pp. 23-24.
- ⁸⁶ M. Fusaro *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean. The Decline of Venice and the Rise of England, 1450-1700*, Cambridge University Press, Cambridge 2015, p. 72.
- ⁸⁷ C. Trasselli, *Sul movimento del porto di Messina nel 1587*, in «Economia e storia», anno II, fasc. IV, ottobre-dicembre 1955, pp. 453-461 (vedi in particolare lo schema pubblicato a p. 454)
- ⁸⁸ E. Grendi, *I nordici e il traffico del porto di Genova: 1590-1666*, in «Rivista Storica Italiana», LXXXIII, fasc. I, 1971, p. 47.
- ⁸⁹ R. Davis, *England and the Mediterranean 1570-1670*, in *Essays in the economic and social history of Tudor and Stuart England in honour of*

R.H. Tawney, a cura di F.J. Fisher Cambridge University Press, Cambridge 1961, pp. 117-120.

- ⁹⁰ Cfr. M. D'Angelo, *Porti e traffici marittimi in Sicilia tra Cinquecento e Seicento*, in *Sopra i porti di mare. Sicilia e Malta*, a cura di Giorgio Simoncini, Leo S. Olschki, Firenze 1997, p. 104
- ⁹¹ H. Koenisberger, *English merchants in Naples and Sicily in the Seventeenth Century*, in «English Historical Review», 62, 1947, p. 305.
- ⁹² M. Greene, *Beyond the Northern Invasion: the Mediterranean in the Seventeenth Century*, in «Past and Present», n. 174, 2002, pp. 42-73.
- ⁹³ C. Heywood, *The English in the Mediterranean, 1600-1630: a post-Braudelian perspective on the 'Northern Invasion'*, in *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean: Braudel's Maritime Legacy*, a cura di M. Fusaro, C. Heywood, M.-S. Omri, I.B. Tauris Publishers, London-New York 2010, pp. 23-44.
- ⁹⁴ G. Pagano de Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento*, cit., pp. 47-48.
- ⁹⁵ J. S. Corbett, *England in the Mediterranean. A study of the rise and influence of British power within the Straits, 1603-1713*, 2 voll. Longmans, Green and Co., London 1917, vol. 1, pp. 271-293; F. Valsecchi, *L'Inghilterra nella politica europea (sec. XV-XVIII)*, Edizioni Ricerche, Roma, 1971, pp. 45-50.
- ⁹⁶ M. Barbano, *Within the Straits. Tangeri, gli Inglesi e il Mediterraneo occidentale nella seconda metà del XVII secolo*, Palermo, New Digital Press, 2019, pp. 77-136.
- ⁹⁷ Il trattato del 1667 – com'è noto – non riguarda solo il Mediterraneo ma ha portata generale. Cfr. *Treaty of peace, alliance, and commerce between Spain and Great Britain, concluded at Madrid, May 23, 1667*, in *European Treaties bearing on the History of the United States and its Dependencies*, vol. II, 1650-1697, a cura di F. Gardiner Davenport, Carnegie Institution of Washington, Washington, D. C. 1929, pp. 94-109. Si veda anche J. O. McLachlan, *Trade and Peace with the Old Spain, 1667-1750*, Cambridge University Press, Cambridge 1940, pp. 1-29.
- ⁹⁸ C. M. Cipolla, *Il burocrate e il marinaio*, Il Mulino, Bologna 1992, pp. 75-110; M. D'Angelo, *Mercanti inglesi a Livorno 1573-1737. Alle origini di una «British Factory»*, Istituto di Studi Storici «Gaetano Salvemini», Messina 2004, pp. 143-165; A. Addobbati, *La neutralità del porto di Livorno in età medicea. Costume mercantile e convenzione internazionale*, in A. Prosperi (a cura di), *Livorno 1606-1806. Luogo di incontro tra popoli e culture*, Allemandi, Torino 2009, 71-85.
- ⁹⁹ A. Cont, *Corte britannica e stati italiani. Rapporti politici, diplomatici e culturali (1685-1688)*, Società Editrice Dante Alighieri, Roma 2019, p. 94.

¹⁰⁰ Cfr. L.A. Ribot García, *La Monarquía de España y la guerra de Mesina (1674-1678)*, Madrid, Actas, 2002, pp. 67-122.

¹⁰¹ H. Koenisberger, *English merchants in Naples and Sicily in the Seventeenth Century*, in «English Historical Review», 62, 1947, pp. 318-324.

¹⁰² E. Laloy, *La révolte de Messine, l'expédition de Sicile et la politique française en Italie (1674-1678). Avec des chapitres sur les origines de la révolte (1648-1674) et sur le sort des exilés 1678-1702*, 3 voll., Parigi 1929 - 1931, vol. III, pp. 789-790; G. Dentici, *Rapporti del console inglese a Messina negli anni della rivolta (1674-1678)*, in «Rassegna degli Archivi di Stato», 37, 1977, pp. 26-27.

¹⁰³ H. Koenisberger, *English merchants in Naples and Sicily*, cit., p. 324.

¹⁰⁴ Cfr. G. Dentici, *L'importanza della Sicilia in un documento inglese del XVII secolo*, estratto da *Studi in onore di Andrea Arena*, Padova, Cedam, 1981, pp. 11-15.

¹⁰⁵ Cfr. gli *Appunti di Richard Gibson*, pubblicati in appendice a G. Dentici, *L'importanza della Sicilia in un documento inglese del XVII secolo*, cit., pp. 16-19.

¹⁰⁶ A. T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Little, Brown and Company, Boston, 1890, pp. 169-170.

¹⁰⁷ Philip MacDougall, «Dummer Edmund», in *Oxford Dictionary of National Biographies*, Oxford University Press, Oxford, 2004, vol. 17, pp. 184-185.

¹⁰⁸ C. Fox, *The Ingenious Mr Dummer: Rationalizing the Royal Navy in Late Seventeenth-Century England*, in «The Electronic British Library Journal», 2007, article 10, pp. 9-10.

¹⁰⁹ L. Nuti, *Il viaggio di Edmund Dummer e le rappresentazioni del Mediterraneo*, in *Livorno e il Mediterraneo da un viaggio di Edmund Dummer*, Pacini Editore, Ospedaletto (Pisa), 1996, pp. 60-83.

¹¹⁰ Bottari, *Genova e Messina: due città portuali del Mediterraneo nella descrizione di un ingegnere navale inglese del Seicento*, in 2° Convegno nazionale *Cultura navale e marittima: transire mare*, 22-23 settembre 2016: Atti del Convegno - Proceedings, a cura di M. C. Morozzo della Rocca e F. Tiboni, Goware, Firenze, 2017, pp. 371-377.

¹¹¹ Cfr. S. Bottari, *Post res perditas. Messina 1678-1713*, Edas, Messina 2005,

¹¹² Id., *Le città portuali di Livorno e Napoli nel Voyage into the Mediterranean Seas di Edmund Dummer*, in *La città, il viaggio, il turismo. Percezione, produzione e trasformazione - The City, the Travel, the Tourism. Perception, Production and Processing*, a cura di G. Belli, F. Capano, M. I. Pascariello, Cirice, Napoli, 2017, pp. 2153-2156.

¹¹³ Celina Fox, *The Ingenious Mr Dummer*, cit., p. 20. Sull'attività di Lord Dartmouth a Tangeri, cfr. M. Barbano, *Within the Straits*, cit., pp. 238-263.

¹¹⁴ P. Gaucy, *The Politics of Trade. The Overseas Merchant in State and Society, 1660-1720*, Oxford University Press, Oxford-New York 2001, pp. 236-237.

¹¹⁵ Cfr. R. M. Delli Quadri, *Tra le due Porte: la Gran Bretagna nel Mediterraneo da Gibilterra a Suez*, in *Le Porte del mare. Il Mediterraneo degli Stretti tra Medioevo ed Età contemporanea*, Guida, Napoli 2019, pp. 165-178.

¹¹⁶ S. Bottari, *Nel Mediterraneo dal Mare del Nord. La presenza commerciale inglese nella Sicilia del Settecento*, Aracne, Roma 2012, pp. 42-44.

¹¹⁷ G. Prato, *L'espansione commerciale inglese nel primo Settecento in una relazione di un inviato sabaudo*, in *Miscellanea di Studi storici in onore di Antonio Manno*, Officina Poligrafica Editrice Subalpina, Torino, 1908, vol. I, pp. 33-61.

¹¹⁸ *Ibidem*.

¹¹⁹ *Ibidem*.

¹²⁰ *Ibidem*.

¹²¹ *Ibidem*.

¹²² E. Lo Sardo, *Napoli, Londra e i concorrenti mediterranei*, in «Archivio Storico per le Province Napoletane», n. 107, 1989, pp. 311-336.

¹²³ E. Grendi, *Gli inglesi a Genova (secoli XVII-XVIII)*, in «Quaderni Storici», n. 115, 2004, pp. 241-278.

¹²⁴ E. Grendi, *Sul commercio anglo-italiano del Settecento: le statistiche dei Customs*, in «Quaderni Storici», n. 79, 1992, pp. 263-275.

¹²⁵ *Ibidem*.

¹²⁶ G. Pagano De Divitiis, *Napoli, Venezia, Toscana nella seconda metà del Settecento attraverso le relazioni dei Residenti inglesi*, in *L'Italia del secondo Settecento nelle relazioni segrete di William Hamilton, Horace Mann e John Murray*, a cura di G. Pagano De Divitiis e V. Giura, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1997, pp. 29-97.

¹²⁷ S. Bottari, *Nel Mediterraneo dal Mare del Nord. La presenza commerciale inglese nella Sicilia del Settecento*, Aracne, Roma 2012, pp. 63-70.

¹²⁸ *Ibidem*.

¹²⁹ A. Delle Vedove, *Il traffico del porto di Palermo dal 1790 al 1815*, in «Quaderni di geografia umana per la Sicilia e la Calabria», (1956), n. 1, 51-71.

¹³⁰ Ivi, tav. II.

¹³¹ *Ibidem*.

Bibliografia

D. Abulafia, *Gli Italiani fuori d'Italia*, in *Storia dell'Economia italiana*, I, *Il Medioevo: Dal crollo al trionfo*, a cura di Romano R., Einaudi, Torino 1990, vol. I, pp. 175-198.

D. Abulafia, *I regni del Mediterraneo occidentale dal 1200 al 1500. La lotta per il dominio*, Laterza, Roma-Bari 1999.

D. Abulafia, *The Crown and the economy under Ferrante I of Naples (1458-94)*, in *City and Countryside in late Medieval and early Renaissance Italy*, a cura di Dean T. e Wickham C., The Hambledon Press, Londra 1990, ora anche in D. Abulafia, *Commerce and Conquest in the Mediterranean, 1100-1500*, Variorum, Aldershot-Brookfield 1993, IX, 125-146.

A. Addobbati, *La neutralità del porto di Livorno in età medicea. Costume mercantile e convenzione internazionale*, in Prosperi A. (a cura di), *Livorno 1606-1806. Luogo di incontro tra popoli e culture*, Allemandi, Torino 2009, 71-85.

W.J. Ashley, *The Early History of the English Wollen Industry*, in «Publications of the American Economic Association», vol. 2, n. 4, 1887, pp. 13-85.

M. Barbano, *Within the Straits. Tangeri, gli Inglesi e il Mediterraneo occidentale nella seconda metà del XVII secolo*, Palermo, New Digital Press 2019.

E. Basso, *I genovesi in Inghilterra tra tardo Medioevo e prima Età moderna*, in *Genova, una «porta» del Mediterraneo*, a cura di L. Gallinari, 2 voll., Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea del CNR, Cagliari-Genova Torino 2006, I, pp. 523-575.

E. Basso, *Insediamenti e commercio nel Mediterraneo basomedievale. I mercanti genovesi dal Mar Nero all'Atlantico*, Marco Valerio Editore, Torino 2008.

J.L. Bolton, *London and the anti-alien legislation of 1439-1440*, in *Resident Aliens in later Medieval England*, a cura di Ormod W.M., McDonald N. e Taylor C., n. 82 della collana «Studies in European Urban History (1100-1800)», Brepols, Turnhout 2017, pp. 33-47.

S. Bottari, *Genova e Messina: due città portuali del Mediterraneo nella descrizione di un ingegnere navale inglese del Seicento*, in 2° Convegno nazionale *Cultura navale e marittima: transire mare*, 22-23 settembre 2016: Atti del Convegno - Proceedings, a cura di M. C. Morozzo della Rocca e F. Tiboni, Goware, Firenze 2017, pp. 371-377.

S. Bottari, *Le città portuali di Livorno e Napoli nel Voyage into the Mediterranean Seas di Edmund Dummer*, in *La città, il viaggio, il turismo. Percezione, produzione e trasformazione - The City, the Travel, the Tourism. Perception, Production and Processing*, a cura di Belli G., Capano F., Pascariello M. I., Cirice, Napoli 2017, pp. 2153-2156.

S. Bottari, *Merchant and trade between Naples, Sicily and England in the sixteenth and seventeenth centuries*, in *Nuova Rivista Storica*, 102 (2), 2018, pp. 581-594.

S. Bottari, *Messina tra Umanesimo e Rinascimento. Il «caso» Antonello, la cultura, le élites politiche, le attività produttive*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2010.

S. Bottari, *Nel Mediterraneo dal Mare del Nord. La presenza commerciale inglese nella Sicilia del Settecento*, Aracne, Roma 2012.

S. Bottari, *Post res perditas. Messina 1678-1713*, Edas, Messina 2005.

G.I. Brătianu, *Recherches sur le commerce sur le commerce génois dans la Mer Noire au XIIIe siècle*, Geuthner, Paris 1929.

F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, 2 voll., Einaudi, Torino 1986.

R. Brenner, *Merchants and Revolution: Commercial Changes, Political Conflict, and London's Overseas Traders, 1550-1653*, Verso, London 2003.

H. Bresc, *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile. 1300-1450*, 2 tomi, École française de Rome - Accademia di Scienze, Lettere e Arti di Palermo, Roma-Palermo 1986.

W. Brulez, *Les routes commerciales d'Angleterre en Italie au XVI^e siècle*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, vol. IV, *Evo moderno*, Giuffrè, Milano 1962, pp. 123-184.

E.H. Byrne, *Genoese shipping in the twelfth and thirteenth centuries*, The Mediaeval Academy of America, Cambridge, 1930.

C.M. Cipolla, *Il burocrate e il marinaio*, Il Mulino, Bologna 1992.

G. Coniglio, *Mercanti forestieri a Napoli attraverso gli atti del notaio Petruccio Pisano (1465-1466)*, in «Samnium», XVIII, 1965, pp. 78-85.

A. Cont, *Corte britannica e stati italiani. Rapporti politici, diplomatici e culturali (1685-1688)*, Società Editrice Dante Alighieri, Roma 2019.

J. S. Corbett, *England in the Mediterranean. A study of the rise and influence of British power within the Straits, 1603-1713*, 2 voll. Longmans, Green and Co., London 1917, vol. 1, pp. 271-293.

M. D'Angelo, *In the English Mediterranean (1511-1815)*, in «Journal of Mediterranean Studies», vol. 12, n. 2, 2002, pp. 271-285.

M. D'Angelo, *Mercanti inglesi a Livorno. Alle origini di una «British Factory»*, Istituto di Studi Storici Gaetano Salvemini, Messina 2004.

M. D'Angelo, *Porti e traffici marittimi in Sicilia tra Cinquecento e Seicento*, in *Sopra i porti di mare. Sicilia e Malta*, a cura di Giorgio Simoncini, Leo S. Olschki, Firenze 1997, pp. 71-110.

M. Del Treppo, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, L'Arte Tipografica, Napoli 1972.

M. Del Treppo, *Il Regno aragonese*, in *Storia del Mezzogiorno*, diretta da Galasso G. e Romeo R., 15 voll., Edizioni del Sole, Napoli 1986, vol. IV, t. I, pp. 89-201.

A. Delle Vedove, *Il traffico del porto di Palermo dal 1790 al 1815*, in «Quaderni di geografia umana per la Sicilia e la Calabria», (1956), n. 1, 51-71.

R. M. Delli Quadri, *Tra le due Porte: la Gran Bretagna nel Mediterraneo da Gibilterra a Suez*, in *Le Porte del mare. Il Mediterraneo degli Stretti tra Medioevo ed Età contemporanea*, Guida, Napoli 2019.

G. Dentici, *L'importanza della Sicilia in un documento inglese del XVII secolo*, estratto da *Studi in onore di Andrea Arena*, Padova, Cedam, 1981.

G. Dentici, *Rapporti del console inglese a Messina negli anni della rivolta (1674-1678)*, in «Rassegna degli Archivi di Stato», 37, 1977, pp. 21-43.

Di Giovanni V., *Tessuti italiani ed esteri alla dogana di Palermo nel secolo XVI*, Stab. Tip. Virzì, Palermo 1894.

R. Doehaerd e C. Kerremans, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremount d'après les archives notariales génoises des XIII^e XIV^e siècles*, 3. voll., Palais des Académies – Institut Historique Belge, Bruxelles-Roma, 1941-1953.

P. Dollinger, *The German Hansa*, Macmillan, Londra 1970.

A. Doren, *Storia economica dell'Italia nel Medio Evo*, Ceddiam, Bologna 1936.

P. Earle, *The commercial development of Ancona, 1479-1551*, in «The Economic History Review», vol. 22, n. 1, 1969, pp. 28-44.

M. Epstein, *The early history of the Levant Company*, Routledge, Londra.

S.R. Epstein, *Potere e mercati in Sicilia. Secoli XIII-XVI*, Einaudi, Torino 1996.

R. Flenley, *London and Foreign Merchants in the Reign of Henry VI*, in «The English Historical Review», vol. 25, n. 100, 1910, pp. 644-655.

C. Fox, *The Ingenious Mr Dummer: Rationalizing the Royal Navy in Late Seventeenth-Century England*, in «The Electronic British Library Journal», 2007, article 10.

M. Fusaro, *Les Anglais et le Grecs. Un réseau de coopération commerciale en Méditerranée vénitienne*, in «Annales. Histoire Sciences Sociales», n. 3, a. LVIII, 2003, pp. 605-625.

M. Fusaro, *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean, The Decline of Venice and the Rise of England, 1450-1700*, Cambridge University Press, Cambridge 2015.

M. Fusaro, *Uva passa. Una guerra commerciale tra Venezia e l'Inghilterra (1540-1640)*, Il Cardo, Venezia 1996.

M. Fusaro, *Vie e tecniche delle comunicazioni terrestri e marittime*, in *Storia d'Europa e del Mediterraneo*, diretta da Barbero A., II, *Dal Medioevo all'età della globalizzazione*, sez. V, *L'età moderna (secoli XVI-XVIII)*, vol. X, *Ambiente, popolazione, società*, a cura di Bizzocchi R., Salerno Editrice, Roma 2009, pp. 215-242.

P. Gaucy, *The Politics of Trade. The Overseas Merchant in State and Society, 1660-1720*, Oxford University Press, Oxford-New York 2001.

M.S. Giuseppi, *Alien Merchants in England in the fifteenth century*, in «Transactions of the Royal Historical Society», n.s., vol. 9, 1895, pp. 75-98.

M. Greene, *Beyond the Northern Invasion: the Mediterranean in the Seventeenth Century*, in «Past and Present», n. 174, 2002, pp. 42-73.

E. Grendi, *Gli inglesi a Genova (secoli XVII-XVIII)*, in «Quaderni Storici», n. 115, 2004, pp. 241-278.

E. Grendi, *I nordici e il traffico del porto di Genova: 1590-1666*, in «Rivista Storica Italiana», LXXXIII, fasc. I, 1971, pp. 23-63.

E. Grendi, *Sul commercio anglo-italiano del Settecento: le statistiche dei Customs*, in «Quaderni Storici», n. 79, 1992, pp. 263-275.

F. Guidi Bruscoli, J. Lutkin, *Perception, identity and culture. The Italian community in fifteenth-century London and Southampton revisited*, in *Resident Aliens in later Medieval England*, a cura di Ormod W.M., McDonald N. e Taylor C., n. 82 della collana «Studies in European Urban History (1100-1800)», Brepols, Turnhout 2017, pp. 89-104.

J. Heers, *Le Genoës en Angleterre: la crise de 1458-1466*, in *Studi in onore di Armando Sapori*, 2 voll., Istituto Editoriale Cisalpino, Milano 1957, vol. II, pp. 807-832.

G.H. Hertz, *The English Silk Industry in the Eighteenth Century*, in «The English Historical Review», n. 96, vol. 24, 1909, pp. 710-727.

C. Heywood, *The English in the Mediterranean, 1600-1630: a post-Braudelian perspective on the 'Northern Invasion'*, in *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediter-*

ranean: *Braudel's Maritime Legacy*, a cura di Fusaro M., Heywood C., Omri M.-S., I.B. Tauris Publishers, London-New York 2010, pp. 23-44.

H. Hoshino, *L'arte della lana in Firenze nel Basso Medioevo. Il commercio della lana e il mercato dei panni fiorentini nei secoli XIII-XV*, Leo S. Olschki, Firenze 1980, pp. 139-143.

W. Hutton, *The History of Derby from the remote ages of antiquity to the year 1791*, J. & J. Robinson, London 1791.

Il libro dei conti di Giacomo Badoer. Costantinopoli 1436-1440, a cura di Lorini U. e Bertele T., Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1956.

R.W. Kaeuper, *Bankers to the Crown: the Riccardi of Lucca and Edward I*, Princeton University Press, Princeton 1973.

H. Koenisberger, *English merchants in Naples and Sicily in the Seventeenth Century*, in «English Historical Review», 62, 1947, pp. 318-324.

H.C. Kruger, *The Genoese Exportation of Northern Cloths to the Mediterranean Ports, Twelfth Century*, in «Revue Belge de Philologie et d'Histoire», vol. 65, n. 4, 1987, pp. 722-750.

E. Laloy, *La révolte de Messine, l'expédition de Sicile et la politique française en Italie (1674-1678). Avec des chapitres sur les origines de la révolte (1648-1674) et sur le sort des exilés 1678-1702*, 3 voll., Parigi 1929 - 1931.

F.C. Lane, *Storia di Venezia*, Einaudi, Torino 2015 (ed. or. 1973), pp. 288-290.

T. H. Lloyd, *Alien merchants in England in the High Middle Ages*, The Harvester Press, Brighton 1982.

T. H. Lloyd, *England and the German Hanse. 1157-1611. A study of their trade and commercial diplomacy*, Cambridge University Press, Cambridge 1991.

R.S. Lopez, *La rivoluzione commerciale del Medioevo*, Einaudi, Torino 1975 (ed. or. Englewood Cliffs 1971), pp. 36-106.

G. Luzzatto, *Breve storia economica dell'Italia medievale. Dalla caduta dell'Impero romano al principio del Cinquecento*, Einaudi, Torino 1982 (I. ed. 1958).

G. Luzzatto, *Storia economica dell'Età Moderna e contemporanea*, Parte I, *L'Età moderna*, Cedam, Padova 1955.

P. MacDougall, «Dummer Edmund», in *Oxford Dictionary of National Biographies*, Oxford University Press, Oxford, 2004, vol. 17, pp. 184-185.

A.T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Little, Brown and Company, Boston 1890.

T. Mannoni, *La rivoluzione mercantile nel Medioevo. Uomini, merci e strutture degli scambi nel Mediterraneo*, Il Portolano, Genova, 2009.

J.O. McLachlan, *Trade and Peace with the Old Spain, 1667-1750*, Cambridge University Press, Cambridge 1940.

F. Melis, *La diffusione nel Mediterraneo occidentale dei panni di Wervicq e delle altre città della Lys attorno al 1400*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, III, *Medioevo*, Giuffrè, Milano 1962, pp. 217-243.

L. Molà, *The silk industries of Renaissance Venice*, The John Hopkins University Press, Baltimore and London 2000.

G. Motta, *Dal Mediterraneo al Nord Europa. La presenza italiana sui mercati di Londra e di Anversa, 1526-1527*, in *Mercanti e viaggiatori per le vie del mondo*, a cura di Motta G., Franco Angeli, Milano 2000, pp. 45-63.

G. Motta, *Prime note sull'attività di un mercante pisano a Messina nel '500*, in «Annali della Facoltà di Economia e Commercio», Università di Messina, n. 2, a. VIII, 1970, pp. 3-44.

J.H. Munro, *I panni di lana*, in *Commercio e cultura mercantile*, a cura di Franceschi F., Goldthwaite R.A., Mueller R.C., vol. IV della collana «Il Rinascimento italiano e l'Europa», Fondazione Cassamarca – Angelo Colla Editore, Treviso – Costabissara (Vicenza) 2007, pp. 105-141.

L. Nuti, *Il viaggio di Edmund Dummer e le rappresentazioni del Mediterraneo*, in *Livorno e il Mediterraneo da un viaggio di Edmund Dummer*, Pacini Editore, Ospedaletto (Pisa), 1996, pp. 60-83.

G. Pagano de Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento. Navi traffici egemonie*, Marsilio, Venezia 1990.

G. Pagano de Divitiis, *Napoli, Venezia, Toscana nella seconda metà del Settecento attraverso le relazioni dei Residenti inglesi*, in *L'Italia del secondo Settecento nelle relazioni segrete di William Hamilton, Horace Mann e John Murray*, a cura di G. Pagano De Divitiis e V. Giura, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1997, pp. 29-97.

R. Postel, *The Hanseatic League and its decline*, paper presentato il 20 novembre 1996 alla Central Connecticut University (New Britain, CT, Usa), e adesso disponibile on line: <http://www.hartford-hwp.com/archives/60/039.html>

G. Prato, *L'espansione commerciale inglese nel primo Settecento in una relazione di un inviato sabaudo*, in *Miscellanea di Studi storici in onore di Antonio Manno*, Officina Poligrafica Editrice Subalpina, Torino, 1908, vol I, pp. 33-61.

G.D. Ramsay, *The Undoing of the Italian Mercantile Colony in Sixteenth Century London*, in *Textile History and Economic History: Essays in Honour of Miss Julia de Lacy Mann*, a cura di Harte N.B. and Ponting K.G., Manchester University Press, Manchester 1973, pp. 22-49.

G.D. Ramsay, *English Overseas Trade during the Century of Emergence. Studies in some modern origins of the English-*

speaking world, Macmillan & Co LTD – St Martin Press, London-New York 1957.

L.A. Ribot García, *La Monarquía de España y la guerra de Mesina (1674-1678)*, Actas, Madrid 2002.

A.A. Ruddock, *Italian Merchants and Shipping in Southampton 1270-1600*, Southampton University College, Southampton 1951.

A. Tenenti, *Venezia e i corsari, 1580-1615*, Laterza, Bari 1961

C. Trasselli, *Il mercato dei panni a Messina all'inizio del secolo XVII*, in «Annali della Facoltà di Economia e Commercio», Università degli Studi di Messina, n. 1, a. XI, 1973, pp. 55-128.

C. Trasselli, *Mediterraneo e Sicilia all'inizio dell'epoca moderna*, Pellegrini, Cosenza 1977.

C. Trasselli, *Mercanti forestieri nell'Età Moderna*, in *Storia della Sicilia*, diretta da R. Romeo, 10 voll., Società Editrice Storia di Napoli e della Sicilia, vol. VII, Napoli 1978.

C. Trasselli, *Messina dal Quattrocento al Seicento*, in E. Pipisa e C. Trasselli, *Messina nei secoli d'oro*, Intilla, Messina 1988.

C. Trasselli, *Note per la storia dei banchi in Sicilia nel secolo XV*, II, *I banchieri e i loro affari*, Fondazione Mormino, Palermo 1968.

C. Trasselli, *Sull'economia siciliana del Quattrocento*, in «Archivio Storico Messinese», vol. XXXIII, 1982, pp. 5-30.

Treaty of peace, alliance, and commerce between Spain and Great Britain, concluded at Madrid, May 23, 1667, in *European Treaties bearing on the History of the United States and its Dependencies*, vol. II, 1650-1697, a cura di Gardiner Davenport F., Carnegie Institution of Washington, Washington, D. C. 1929.

F. Valsecchi, *L'Inghilterra nella politica europea (sec. XV-XVIII)*, Edizioni Ricerche, Roma 1971.

S. Villani, *Una finestra mediterranea sull'Europa: i «nordici» nella Livorno della prima età moderna*, in Livorno 1606-1806. Luogo di incontro tra popoli e culture, a cura di A. Prosperti, Allemandi. Livorno 2009, p. 159.

A.C. Wood, *A History of the Levant Company*, Frank Cass & Co LTD, London 1964.

M. Yates, *Town and countryside in Western Berkshire, c. 1327- c. 1600. Social and economic change*, The Boydell Press, Woodbridge 2007.

Maurizio Brescia

La portaidrovolanti *Europa*.
La prima nave a capacità aerea
della Regia Marina (1915-1920)

Tra le navi impiegate dalla Regia Marina durante la Grande Guerra, la portaidrovolanti *Europa* è una delle meno note e, con ogni probabilità, una tra le meno documentate e descritte, nel tempo, dalla pubblicistica specializzata. Difatti, sino ad oggi, non soltanto non esisteva uno studio approfondito su questa interessante e innovativa unità, ma non era neppure mai stata valutata nella sua interezza e complessità la documentazione relativa all'*Europa* conservata all'Ufficio Storico della Marina Militare di Roma. Ad esclusione di generici e indiretti riferimenti all'*Europa* e alla sua attività presenti, soprattutto, negli studi di C. De Risio e G. Galuppini sull'aviazione navale italiana, l'*Europa* ha beneficiato di un'attenzione maggiormente approfondita da parte di E. Bagnasco e M. Cosentino i quali, peraltro, hanno ad essa riservato soltanto alcune pagine nell'ambito di opere di più ampio respiro, dedicate a tutte le unità «a capacità aerea» della Regia Marina prima, e dell'attuale Marina Militare poi.

Quello che presentiamo su queste pagine è quindi, con ogni probabilità, il primo approfondito studio sull'*Europa* che – a più di cento anni dall'entrata in servizio dell'unità con la Regia Marina (e a ben 125 anni dal suo varo!) – rende testimonianza alle prime esperienze italiane con il binomio nave/aereo: l'avvio di un corso di eventi che tra polemiche, occasioni mancate e diversificati risultati di indubbia valenza tecnica ha portato, sul finire degli anni Ottanta, all'entrata in servizio dell'incrociatore portaeromobili *Giuseppe Garibaldi* e, più recentemente, della portaerei *Cavour*.