

*l'arca*

collana di studi e testi  
di storia moderna

E X T O L L I T U R

*l'arca*

collana di studi e testi  
di storia moderna

E X T O L L I T U R

*Collana diretta da* Andrea Addobbati

*Comitato scientifico:*

Guillaume Calafat, Maria Fusaro, Andrea Zagli

Danilo Pedemonte

# Inglesi mediterranei

Livorno, Genova e la penetrazione  
britannica nel “grande mare”

(1713-1783)

*visualizza la scheda del libro sul sito [www.edizioniets.com](http://www.edizioniets.com)*



Edizioni ETS



www.edizioniets.com

*Il volume è stato pubblicato nell'ambito del progetto PRIN 2022  
"Under uncertainty. Coping with risks in the Mediterranean Maritime Business  
(Italy, 16<sup>th</sup>-19<sup>th</sup> centuries)" (Prot. 2022SSZFT7),  
con il contributo della Fondazione Pisa*



*un pisarum*



*L'editore rimane a disposizione degli aventi diritto non potuti reperire.*

© Copyright 2024  
Edizioni ETS  
Palazzo Roncioni - Lungarno Mediceo, 16, I-56127 Pisa  
info@edizioniets.com  
www.edizioniets.com

*Distribuzione*  
Messaggerie Libri SPA  
Sede legale: via G. Verdi 8 - 20090 Assago (MI)

*Promozione*  
PDE PROMOZIONE SRL  
via Zago 2/2 - 40128 Bologna

ISBN 978-884676897-1

# Abbreviazioni

ASFI = Archivio di Stato di Firenze  
Nm = Notarile moderno  
Sme = Segreteria e ministero degli esteri  
Sdg = Segreteria di guerra

ASG = Archivio di Stato di Genova  
As = Archivio segreto  
Cdm = Conservatori del mare  
Gm = Giunta di marina

ASLI = Archivio di Stato di Livorno  
Ap = Asta pubblica  
Gcm = Governo civile e militare di Livorno

AST = Archivio di Stato di Torino  
Acmm = Archivio di Corte, Materie militari  
Ac, Pnv = Archivio di Corte, Paesi, Città e Contado, Nizza, Porto di Villafranca

TNA = The National Archives  
Adm = Admiralty  
Fo = Foreign Office  
Hca = High Court of Admiralty  
Rg = Register  
Sp = State Papers Foreign



# Introduzione

## *Un nobile soggetto per un poema*

La città è Londra, il giorno l'11 aprile 1776. Il luogo preciso è la dimora dell'esule corso Pasquale Paoli, l'ora quella di cena. Ospiti dell'eroe dell'indipendentismo isolano sono due scrittori: l'uno, inglese, Samuel Johnson, ha sessantasei anni e gode, tra i contemporanei, di grandissima fama per la sua opera di critico letterario e lessicografo; l'altro, lo scozzese James Boswell, non ha ancora quarant'anni ma si è guadagnato una certa notorietà grazie ad alcuni resoconti di viaggio e ad un'opera in particolare – *An account of Corsica. The Journal of a Tour to That Island, and Memoirs of Pascal Paoli* – pubblicata nel 1768<sup>1</sup>. In base allo scarno resoconto della serata fornito da Boswell, dopo alcune considerazioni sul teatro e sulla recitazione di David Garrick, la conversazione scivola tra le insenature del Mediterraneo. Ecco quanto riporta Boswell nella sua biografia di Johnson:

A journey to Italy was still in his thoughts. He said: «A man who has not been in Italy, is always conscious of an inferiority, from his not having seen what it is expected a man should see. The grand object of travelling is to see the shores of the Mediterranean. On those shores were the four great Empires of the world; the Assyrian, the Persian, the Grecian, and the Roman. All our religion, almost all our law, almost all our arts, almost all that sets us above savages, has come to us from the shores of the Mediterranean». The General [*Paoli*] observed, that «The Mediterranean would be a noble subject for a poem»<sup>2</sup>.

Si affacciano qui due posizioni opposte ma complementari. Johnson vagheggia un luogo in cui non è mai stato: parla di un Mediterraneo simbolico, che è culla degli antichi imperi, della religione, della legge, delle arti e di tutto ciò che ha elevato l'uomo al di sopra del selvaggio.

Un viaggio in Italia, la possibilità di toccare le sponde del Mediterraneo, significherebbe per lo scrittore inglese dare un corpo concreto a un luogo conosciuto solo attraverso i libri, vorrebbe dire, insomma, inseguire le vestigia reali di un mito essenzialmente letterario. Agli antipodi sta l'affermazione di Paoli. Eroe della ribellione corsa contro i genovesi e della resistenza anti-francese, egli è in tutto e per tutto un uomo del Mediterraneo, ma è anche uno sconfitto ed un esule. Nell'indicare quel *Mare* come nobile soggetto per un poema, si scorge il segno di una pulsione opposta rispetto a quella di Johnson: Paoli pare voler dare un corpo mitico a ciò che per lui è una cruda realtà.

Il punto comune alle due posizioni credo stia nello sguardo, che è essenzialmente retrospettivo. Sia Johnson sia Paoli si voltano indietro per vedere un Mediterraneo che, tanto nella sua dimensione di culla dell'umanità quanto in quella di possibile soggetto del mito poetico, rappresenta un mondo passato, un "mondo di ieri" che non è più fulcro della contemporaneità. D'altronde a leggere le pagine d'aprile 1776 del *Gentleman's magazine*<sup>3</sup> si ha chiara la percezione del luogo ove sono proiettati, in quel momento, gli sguardi della nazione: il resoconto dei dibattiti parlamentari ruota, com'è logico, attorno alla ribellione americana<sup>4</sup>, e persino lo spazio dedicato ai *poetical essays* non può fare a meno di tributare alcuni versi alla stringente attualità. Così, accanto ad un epigramma di rimpianto per l'addio alle scene di – ancora lui! – David Garrick («For the stage is no stage, if no Garrick is there»), trova spazio il patriottismo dei versi celebranti la *Expedition to America*:

Blow, Eurus, blow, and with propitious gale  
Fill the stretch'd bosom of Britannia's sails!<sup>5</sup>

Sulle pagine dei giornali, dunque, si legge di vele inglesi, spiegate, che attraversano l'Atlantico. Sono i giorni in cui l'impero britannico affronta la sua prima vera crisi, una crisi che sarà, secondo John Darwin, «the prelude to a colossal expansion of its scale and ambition»<sup>6</sup>. Il Mediterraneo appare più che mai distante, semplicemente un soggetto di raffinato dialogo intellettuale tra gentiluomini. Il contrasto è potentemente simbolico: è come se una linea fosse stata tracciata a separare un vecchio e un nuovo mondo, uno ieri ed un oggi.

Con una non troppo ardita analogia possiamo osservare che tale contrasto si riflette specularmente nell'atteggiamento e nell'interesse che la storiografia sulla genesi dell'impero britannico ha tributato al



rapporto esistente, nel XVIII secolo, tra gli inglesi e il *mare nostrum*. Così come “l’invasione dei nordici” menzionata da Braudel ha indotto alcuni studiosi ad ipotizzare l’eclissi delle marinerie mediterranee nel corso del XVII secolo<sup>7</sup>, allo stesso modo la proiezione globale dei conflitti che hanno coinvolto la Gran Bretagna nel XVIII secolo ha portato spesso gli storici ad accantonare completamente lo scenario mediterraneo o a lasciarlo ai margini delle loro analisi. Ricerche recenti, tuttavia, hanno riaffermato sia la vitalità sia la centralità internazionale delle economie del “grande mare”: da un lato Molly Greene ha dimostrato i rischi di fermarsi al paradigma braudelandiano della «northern invasion», sottolineando come le marinerie atlantiche «were just one group among many in the complex of commercial activity in the seventeenth century [and] were not in a position to impose their will on the marketplace»<sup>8</sup>; dall’altro lato Linda Colley ha evidenziato che «nel 1700 l’Europa Meridionale e il Mediterraneo avevano per il commercio britannico un valore uguale a quello dell’India e del Nordamerica insieme», e ha invitato a superare la vulgata del «brusco declino» di quel mare dopo il 1650<sup>9</sup>. D’altronde se, come rileva J.R. Jones, è con i trattati di Utrecht e Rastatt (1713-1714) che si avvia la trasformazione della Gran Bretagna nella prima autentica potenza globale, allora possiamo asserire che tale trasformazione ha sicuramente una forte impronta mediterranea<sup>10</sup>. Infatti, proprio la sigla dei trattati alla fine della guerra di successione spagnola conferisce alla Gran Bretagna lo stabile possesso della rocca di Gibilterra e dell’Isola di Minorca. Questi possedimenti, situati tra la costa d’Africa e la Spagna, sono qualcosa di più che semplici «naval bases»<sup>11</sup> e la loro conquista non ha esclusivamente una rilevanza militare: potremmo definirli “frammenti coloniali”, avamposti che appoggiano un’espansione economica e commerciale più che territoriale, e grazie ai quali si definisce un modo differente di costruzione dell’egemonia britannica rispetto a quello che si attua in altre zone del globo. La prospettiva assunta da Stein mi pare, a tale proposito, illuminante:

The history of the English presence in the Mediterranean is a history of the limits of English power in the early modern world. It is also, however, a history that illustrates how the English state extended its jurisdiction and authority beyond the reach of its claims to sovereignty and empire. English maritime and commercial expansion lay as much in foreign ports and expansive grey areas where different forms of English and indigenous authority overlapped as it did within settlement colonies and fortified trading ports. The history of England’s

Mediterranean expansion reveals how the English state extended its authority into a region where its sovereign and imperial presence was limited<sup>12</sup>.

Questo altro modo di costruire un'egemonia nasce, cresce e matura nel breve tratto di mare che separa Tangeri da Gibilterra. L'esperienza sfortunata dell'occupazione della città marocchina (1662-1684), spesso espunta per il suo costoso fallimento dalle narrazioni dell'impero<sup>13</sup>, rappresenta infatti una chiave per la comprensione piena dell'importanza di quanto stabilito a Utrecht. Se, come scrive Rodari, «in ogni errore giace la possibilità di una storia»<sup>14</sup>, dagli errori inglesi compiuti a Tangeri si avvia la singolare storia della penetrazione britannica nelle viscere del Mediterraneo: le difficoltà legate al mantenimento della colonia tangerina in un contesto di sradicamento culturale e ostilità generale determinano, infatti, un ripensamento dei rapporti con il Nord Africa. I trattati di pace con le Reggenze barbaresche risalenti agli anni Ottanta del Seicento sono uno dei passi con i quali l'Inghilterra prepara la sua conquista politica dello spazio mediterraneo. Non si tratta tanto di un dominio territoriale o di una occupazione militare, quanto di un controllo sulle aree di traffico: grazie alle paci viene sancita l'immunità di cui godono tutte le persone e passeggeri di qualunque nazione, nonché tutte le mercanzie, che si trovino a bordo di navi e vascelli inglesi. Si istituisce quindi un privilegio, quello di bandiera, che, come vedremo in seguito, verrà nel XVIII secolo difeso e coltivato dosando sapientemente penetrazione economica e presenza militare<sup>15</sup>.

Prima dell'arrivo di guarnigioni e dell'edificazione di fortezze, pertanto, il Mediterraneo occidentale si ritrova avvinto da un potere leggero: i mercantili inglesi ne conquistano il cuore economico, divenendo protagonisti del traffico con la Barberia; le ricche comunità residenti a Cadice, Livorno, Smirne – le cosiddette *British factories* – ne occupano i gangli vitali. Nonostante ciò il Mediterraneo continua ad essere, per gli inglesi, un mondo distante: i profili costieri della Francia e della Spagna ne sorvegliano minacciosi la parte occidentale, mentre l'Inghilterra deve accontentarsi di accarezzarne le onde con gli scafi della propria flotta. Già Guglielmo III d'Orange, all'epoca dei negoziati con Luigi XIV (1699), aveva caldeggiato l'opportunità di ottenere basi portuali tra l'Africa e la Spagna per salvaguardare il commercio anglo-olandese nell'area<sup>16</sup>. Utrecht, sancendo la stabile presa di possesso delle “colonie bianche” di Gibilterra e Minorca, non fa che realizzare il progetto dell'Orange, edificando strutture di supporto logistico, ologrammi del

governo d'Inghilterra, per appoggiare le vere truppe d'occupazione del Mediterraneo che sono i navigli mercantili, le case di negozio, i consoli e gli ambasciatori. La conquista di Gibilterra e Minorca, quindi, ha una valenza sia dal punto di vista strategico, perché permette di difendere e supportare il traffico mercantile diretto tra gli Stretti, sia dal punto di vista simbolico, poiché accorcia la distanza tra gli attori inglesi operanti nel Mediterraneo e le istituzioni della madrepatria.

Va sottolineato, però, che quella che ai nostri occhi si presenta come una mossa decisiva è, all'epoca dei fatti, una mossa d'apertura. La partita che si gioca nel *mare nostrum* non è affatto chiusa all'inizio del Settecento e il trapianto degli inglesi nel Mediterraneo è sottoposto più volte al rischio di rigetto: non sono solo gli assedi gallispani a Gibilterra e Minorca a metterlo in forse<sup>17</sup>, ma è anche, e soprattutto, il rischio che gli interessi privati delle *factories* finiscano per prevalere sugli interessi nazionali. È proprio questa misura di incertezza a giustificare lo sforzo di voler guardare più a fondo nel rapporto tra gli inglesi e il Mediterraneo nel Settecento.

Gigliola Pagano de Divitiis afferma che nel XVII secolo, nonostante l'ascesa del mondo atlantico, il Mediterraneo continua ad essere per i contemporanei «l'area più ricca e popolosa, un elemento indispensabile nella formazione di qualsiasi sistema di scambi tendente ad allargarsi organicamente a oriente e a occidente»<sup>18</sup>. Tale asserzione va estesa anche al secolo successivo, quando la zona compresa tra Gibilterra e il Bosforo rappresenta ancora «un'area prioritaria di attività per i britannici» a causa della sua «redditività commerciale»<sup>19</sup>. Proprio a partire da questa centralità economica dell'area, consegue la necessità di provare a descrivere meglio gli attori inglesi che in essa operano, fornendo nuovi elementi da porre al servizio delle ricostruzioni del cammino imperiale della Gran Bretagna. Prima dunque di derubricare il Mediterraneo a «nobile soggetto per un poema» varrà la pena ridargli il suo ruolo nella storia dell'ascesa della potenza inglese.

### *Quale Settecento?*

L'oggetto di questa ricerca, dunque, è la ricostruzione della presenza inglese nel Mediterraneo del Settecento, di un Settecento che definirei “breve” e i cui confini cronologici ho voluto delimitare con due paci, quella di Utrecht (1713) e quella di Versailles (1783). Periodizzare

è sempre un'operazione difficile, che deve essere spiegata e giustificata; e le spiegazioni sono ancor più necessarie quando, come in questo caso, si sostituisce ad una scansione temporale di tipo classico una più singolare suddivisione. La decisione d'accorciare il secolo, apertamente in controtendenza rispetto al concetto di «long eighteenth century» che molti storici anglosassoni hanno sposato, si deve al particolare oggetto d'analisi di questo lavoro: sebbene eventi come la Gloriosa Rivoluzione (1688-1689) o come la battaglia di Waterloo (1815) abbiano il riconosciuto ruolo di snodi determinanti nella storia inglese ed europea, tuttavia quel che accade a Utrecht e a Versailles segna due cesure fondamentali per l'argomento di cui ci si occupa qui, ovvero la storia degli inglesi nel Mediterraneo<sup>20</sup>. In seguito alla pace che pone fine alla guerra di successione spagnola, infatti, per la prima volta la *Union Jack* domina da terra l'ingresso occidentale del Mediterraneo e un'isola inglese si pone, quasi in posizione di sfida, nel cuore delle rotte che collegano la Francia meridionale, la Spagna e il Nordafrica: con la presa di Gibilterra i colori britannici sventolano alle porte del «grande mare», richiamando simbolicamente al dominio di uno spazio interno; con la conquista di Minorca, la Gran Bretagna mette le mani su Port Mahón, il «miglior porto naturale del Mediterraneo»<sup>21</sup>, e su un avamposto che, secondo le parole di James Stanhope, «will give the law to the Mediterranean both in time of war and peace»<sup>22</sup>. Tali eventi paiono abbastanza significativi, quindi, per fissare al 1713 la tappa iniziale del nostro cammino.

Per giustificare il termine *ad quem*, invece, occorrerà guardare al trattato di Versailles del 1783, che sancisce il riconoscimento inglese dell'indipendenza delle tredici colonie americane, inserendolo in una prospettiva di più ampio respiro, cioè ponendolo nel contesto della storia dello sviluppo imperiale britannico. Tra il XVII e il XVIII secolo tale sviluppo è fatto di brusche battute d'arresto e continue riconfigurazioni, di sconfitte che appaiono irreversibili e di riprese repentine. Come l'ingegno pratico e adattabile di Robinson Crusoe sa convertire le difficoltà in opportunità, così la potenza britannica appare in grado di riconfigurare le sue strutture per superare gli scacchi e le crisi. D'altro canto, che il naufrago del romanzo di Defoe sia il simbolo più efficace per descrivere l'atteggiamento imperiale britannico già lo rilevava, nel corso di una sua lezione all'Università di Trieste nel 1912, James Joyce:

The true symbol of the British conquest is Robinson Crusoe, who, cast away on a desert island, in his pocket a knife and a pipe, becomes an architect,

a carpenter, a knife grinder, an astronomer, a backer, a shipwright, a potter, a saddler, a farmer, a tailor, an umbrella-maker, and a clergyman<sup>23</sup>.

Questa interpretazione, a posteriori, d'un cammino imperiale costruito a partire da un continuo perdersi e ritrovarsi, smarrirsi sull'isola e riorganizzarsi, è una chiave di lettura suggestiva per cogliere almeno altri due eventi della storia inglese antecedenti all'indipendenza americana, ovvero la sconfitta nelle guerre anglo-olandesi e il fallimento dell'impresa coloniale di Tangeri. Anche dopo questi due naufragi la nave inglese si rimette in mare e la sua navigazione si fa più sicura.

La violenta competizione economica con l'Olanda, culminata nelle tre guerre combattute tra 1652 e 1674, aveva visto gli olandesi uscire sostanzialmente vincitori dal conflitto, dimostrando la superiorità finanziaria e organizzativa delle Province Unite. La Gloriosa Rivoluzione appare in qualche misura la risposta inglese alla sconfitta. Come osserva Niall Ferguson nella sua monografia intitolata *Impero*, l'ascesa al trono di Guglielmo III è qualcosa di più di un avvenimento politico, della conferma decisa delle libertà britanniche: essa rappresenta la vera e propria «fusione d'affari tra Inghilterra e Olanda»<sup>24</sup>, ovvero il processo attraverso il quale lo sconfitto assimila nel suo sistema le armi di chi l'ha battuto.

La rovinosa conclusione dell'impresa tangerina fornisce, invece, l'occasione per un ripensamento dei rapporti inglesi con il Nord Africa: all'immagine di un luogo ostile e pericoloso, che sequestra i vascelli e fa schiavi marinai e mercanti, se ne sostituisce gradatamente un'altra, centrata sullo scambio e il profitto. Un'élite tra i primi colonizzatori di Tangeri aveva già intuito le potenzialità della Barberia<sup>25</sup>, ma è solo con lo scacco della colonia che si apre una nuova e lucrosa partita: l'idea dello scambio si sostituisce a quella dell'occupazione militare e le nuove fortezze hanno strutture invisibili che si appoggiano alle paci, ai privilegi, agli accordi commerciali.

In sintesi, la Gloriosa Rivoluzione ingloba il nemico invincibile all'interno del sistema, le paci con i barbareschi svelano l'inaspettato dolce profilo delle coste nordafricane. Viene da domandarsi, dunque, quale ruolo abbia, in questo meccanismo di sconfitte e riconfigurazioni, l'indipendenza delle colonie americane. Come osserva Jeremy Black, la resa di Lord Cornwallis e la caduta di Yorktown nelle mani dei ribelli, nell'ottobre del 1781, «seemed to indicate the end of empire»: gli specchi di Versailles, pertanto, non fanno che porre dinanzi agli occhi degli inglesi l'immagine di un sistema imperiale debole militarmente, in quanto

vulnerabile persino in zone in cui il controllo era stato mantenuto, e instabile politicamente. Secondo le parole di John Hobart, Conte di Buckinghamshire, lo Stato inglese appare nel 1783 «circumstanced as a human body in the last stage of a decline»<sup>26</sup>. Eppure, vista dalla prospettiva odierna, la perdita dell'appendice americana ha sull'impero inglese un effetto paragonabile a quello che una tempestiva potatura determina su una pianta. Il dominio britannico si rinnova, si ramifica e prospera nei decenni successivi alla sconfitta: «l'impero coloniale destinato a garantire alla metropoli il rifornimento di materie prime era perduto, ma esso assorbiva ora grandi quantità di prodotti lavorati inglesi, suggerendo già l'idea di un impero concepito come un insieme di sbocchi commerciali»<sup>27</sup>. Il corpo prostrato che vediamo riflesso negli specchi di Versailles, insomma, è un'illusione ottica, o meglio non è che l'ennesima reincarnazione di Robinson Crusoe, l'uomo che appena scampato alla disgrazia del naufragio già si riorganizza e si guarda attorno «to see what kind of place I was in, and what was next to be done»<sup>28</sup>. Con la nascita degli Stati Uniti d'America, la Gran Bretagna comincia a pensarsi come nuovo modello di potenza globale. Come osserva nuovamente Black, dopo l'indipendenza i legami economici tra l'America e la vecchia madre patria si rivalizzano e, a dispetto delle convinzioni mercantilistiche, il commercio transoceanico inglese cresce notevolmente<sup>29</sup>. In sostanza è come se la ferita alle membra avesse, in qualche modo, spostato l'attenzione su parti del corpo che giacevano intorpidite: mentre si risveglia il commercio atlantico, infatti, contestualmente cresce anche l'interesse per lo scenario indiano. Va da sé che questo quadro non può che sancire lo spostamento su un piano subordinato del Mediterraneo e di conseguenza determinare, per noi, un punto d'arrivo nella ricerca qui condotta.

### *Quale Mediterraneo?*

Si è detto del “quando”, qualche parola merita anche il “dove”. Il Mediterraneo, quella «successione di pianure liquide comunicanti per mezzo di porte più o meno larghe»<sup>30</sup>, non è infatti una massa marittima unica ma un «complesso di mari»<sup>31</sup>, ciascuno dei quali costituisce un mondo particolare con caratteri peculiari. In questa frammentazione ben descritta da Braudel, l'azzardo che si compie nel tentare di dipingere un quadro unitario è grande: si rischia d'immaginare più che di

descrivere, di formulare ipotesi piuttosto che di presentare fatti. Occorre dunque una precisazione metodologica. Quella che qui si propone è una ricostruzione consapevolmente parziale, fatta a partire da un'area geografica limitata: è necessario ammettere, quindi, che per quanto in questo lavoro si sia maneggiata una quantità ragguardevole di fonti, tali fonti bastano a malapena a disegnare un'impalcatura, affidando ai rapidi tratti d'uno schizzo il resto dell'edificio. Si è scelto, in particolare, di puntare il compasso in un'ansa del profilo costiero italiano, ovvero nello spazio di mare compreso tra Genova e Livorno: si tratta di un'area periferica e piccola, certo, di acque che, con buon vento, un vascello da guerra può attraversare in circa sette ore<sup>32</sup>, o una piccola feluca in meno di un giorno e mezzo<sup>33</sup>; eppure, eleggendo come osservatorio questa epitome del "grande mare", una delle aree marittime con più alto tasso di traffico del mondo, capita d'incrociare correnti che percorrono l'intero Mediterraneo e che permettono di dirigere la navigazione verso aree distanti<sup>34</sup>. D'altro canto non è importante tanto il luogo in cui si punta l'ago, quanto lo spazio che le aste del compasso sono in grado di circoscrivere. Vi sono tragitti, infatti, che, come linee ideali di un portolano, attraversano stretti, uniscono porti, disegnano rotte: c'è una rete che giace sott'acqua e a prenderne un capo se ne rivelano d'improvviso l'ordito e la trama.

Genova e Livorno sono, per ragioni molto diverse, due punti di osservazione privilegiati per ricostruire la presenza inglese nel Mediterraneo del Settecento, due capi ideali a partire dai quali sollevare la rete ed evidenziare le linee relazionali sommerse. Seppure così contigui geograficamente, e accomunati dalla concessione di franchigie di tipo commerciale, infatti, questi scali interagiscono con la potenza inglese in modo differente, offrendoci la possibilità di osservare i processi da un'ottica diversa ma complementare. A un polo sta il caso di Livorno, un porto cresciuto sotto i Medici grazie a una politica centrata essenzialmente sulla concessione di privilegi ed esenzioni doganali, e divenuto in breve un punto nodale per il deposito e lo smistamento delle merci provenienti da Levante e dal Ponente<sup>35</sup>. Lo scalo labronico che, come rilevano Ad-dobbati e Calafat, possiede alcune delle caratteristiche del *port of trade* polanyano, rappresenta uno spazio interstiziale di transizione, neutrale, capace di svolgere una funzione di coordinamento del commercio interculturale su lunga distanza<sup>36</sup>; il suo sviluppo avviene a discapito del rapporto tra l'affaccio al mare e l'entroterra dello Stato toscano, e a vantaggio di elementi terzi, come i mercanti delle "nazioni" forestiere:

È del tutto evidente, allora, che Livorno non era una città toscana come le altre; non apparteneva completamente al Granducato. Forse non apparteneva completamente neppure alla terraferma; era uno spazio giuridico internazionale, simile al mare<sup>37</sup>.

Per questa sua peculiarità costitutiva, Livorno, già a partire dal XVI secolo, intrattiene con gli inglesi relazioni di tipo privilegiato, e nell'arco di tutto il Settecento è, ad un tempo, luogo di residenza di una vivace e numerosa comunità mercantile britannica, punto di riferimento per la vendita delle prede corsare durante i conflitti e meta principale dei bastimenti che inalberano la *Union Jack* in tempo di pace<sup>38</sup>.

Al polo opposto sta Genova, il cui porto franco, nato e sviluppatosi in concorrenza con quello di Livorno, non possiede né la funzione catalizzatrice che ha il rivale né la medesima vocazione transnazionale: a differenza del caso labronico, infatti, a Genova gli interessi del porto e dello Stato sono strettamente interrelati, e le esigenze nazionali, più che quelle dei forestieri, determinano le decisioni di politica economica<sup>39</sup>. Si tratta di una diversità strutturale originaria: le leggi *Livornine*, che accompagnano fin dalla culla il porto toscano, creano *ex novo* un sistema che non può essere esportato artificialmente in una città come Genova la quale, alla fine del XVI secolo, possiede già una propria identità definita. Queste considerazioni ci forniscono una prima spiegazione del perché, nel XVII secolo, l'insediamento degli inglesi nello scalo ligure abbia incontrato minor fortuna, attirando solamente un gruppo di mercanti giovani e inesperti<sup>40</sup>: laddove Livorno si offriva come una nuova frontiera da popolare, un territorio da costruire aperto agli avventurieri provenienti dall'Atlantico, Genova si presentava come uno spazio già edificato, viziato da dinamiche consolidate. In aggiunta a ciò bisogna inoltre considerare che l'identità genovese si costruisce non a partire dal solo spazio portuale, ma nel contesto di un'area regionale che necessita protezione e salvaguardia dalle minacce poste in essere, di volta in volta, dalla situazione internazionale. In sostanza, mentre Livorno è neutrale per vocazione cosmopolita, Genova lo è per una sedimentazione politica ed economica. Va da sé, quindi, che la neutralizzazione del porto ligure si rivela impossibile quando l'integrità territoriale della Repubblica viene minacciata. Come emerge drammaticamente con la guerra di successione austriaca, la Repubblica, che per prossimità geografica e vicende contingenti è costretta a collocarsi nell'area di influenza borbonica, non può separare i destini del suo



porto da quelli del suo Stato<sup>41</sup>. Per tale ragione, mentre le palandre inglesi comandate dall'ammiraglio William Rowley bombardano la città nel settembre 1745, Genova è costretta ad assistere impotente alla fuga, verso la sempre aperta e cosmopolita Livorno, dei membri della *British factory* e di alcuni mercanti ebrei e ginevrini<sup>42</sup>. Le relazioni di Genova con gli inglesi appaiono, dunque, caratterizzate da un atteggiamento ambivalente: da un lato cresce la consapevolezza, nel Settecento, che non si possano fare affari nel Mediterraneo a prescindere dagli inglesi; dall'altro lato, però, risulta ben chiaro alla Repubblica che nel proprio sistema d'affari consolidato l'ingresso degli inglesi è un fattore destabilizzante, in quanto si pone in aperto contrasto con rotte mercantili e reti relazionali secolari che conducono invece verso Spagna e Francia.

Per cogliere le differenze fin qui esposte basterebbe in realtà descrivere le cose con le parole dei contemporanei, vederle con i loro occhi. Quando il viaggiatore inglese Edward Wright, nelle sue *Observations*, parla della Livorno degli anni Venti del Settecento, ci pare di sentire il multietnico vociare delle banchine e delle osterie. Dopo aver annotato che la città «is too well known to the English Nation to need much to be said of it», Wright aggiunge infatti che la lingua inglese «is understood by many natives of that place so that even in walking along the streets, one should not speak that in English, which he would not care to have a livornine hear»<sup>43</sup>. Di converso a Genova, alcune notizie che abbiamo sulle visite dell'ammiraglio John Byng, compiute tra il 1718 e il 1719, ci rivelano implicitamente che la lingua d'Albione non ha un suono usuale per le autorità del luogo: per potersi far capire dal segretario di stato Nicolò Maria Queirazza, infatti, Byng deve ricorrere all'ausilio «di un suo figlio, che faceva l'interprete, non avendo detto Ammiraglio altra lingua che l'inglese»<sup>44</sup>. Il fattore linguistico, quindi, ci aiuta ancor di più a delineare i tratti di due diversi modelli relazionali, a fotografare la realtà di due città che vivono la presenza inglese in maniera radicalmente differente. Ad una Livorno pienamente anglicizzata, si oppone in qualche misura una Genova che fatica a prendere confidenza con una penetrazione inglese nel Mediterraneo che si fa sempre più capillare nel corso del Settecento.

Questa divergenza tra modelli, lungi dall'essere un limite per la ricerca, ci permette anzi di spiegare e interpretare la realtà beneficiando dei vantaggi offerti dalle prospettive differenti. Guardando le cose da Livorno possiamo cogliere gli aspetti connessi alla penetrazione economica, all'estensione delle reti d'affari, alla quotidianità e socialità degli

inglesi “mediterranei” in uno spazio considerato amico; scegliendo di converso l’ottica genovese, possiamo gettare una luce sull’altra faccia della penetrazione inglese, quella che si edifica in spazi per certi versi ostili e lo fa servendosi di una diplomazia minacciosa e risoluta, nonché dei rapporti di forza imposti dalla *Royal Navy*.

### *Quali inglesi?*

Resta un ultimo aspetto da chiarire prima di abbandonare le premesse ed addentrarci nell’analisi: bisogna definire con precisione di quali inglesi esattamente intendiamo occuparci, insomma chi sono i soggetti della nostra ricerca. Come abbiamo già avuto modo di osservare, il *mare nostrum* è stato, almeno fino agli studi di Linda Colley<sup>45</sup>, un angolo dimenticato e negletto dell’impero, come se le sue sponde fossero, nel Settecento, poco più che una palestra per giovani aristocratici in cerca di avventure antiquarie. Nel riconoscere che il Settecento è il periodo d’oro del *Grand Tour*, un’epoca in cui la parola «inglese» finisce per indicare per antonomasia il turista straniero<sup>46</sup>, un secolo che ci ha regalato straordinarie memorie di viaggio, dobbiamo ricordare che non è stato solo questo. Non si può dimenticare, infatti, che da un punto di vista sia militare sia economico sono in atto, nel XVIII secolo, quei processi di lungo periodo che stanno alla base dell’affermazione della potenza navale e commerciale britannica su scala globale, e che tali processi riguardano in misura non marginale il Mediterraneo. Non sono molti gli studi che hanno cercato di ricostruire l’assetto delle comunità residenti all’estero, le principali reti mercantili, il sistema consolare e diplomatico su cui si appoggiano gli inglesi in Italia<sup>47</sup>; molti di più risultano invece i lavori dedicati al fascino intellettuale esercitato dalla penisola su dame e giovani rampolli d’Albione partiti per il loro «journey to Italy»<sup>48</sup>. La presente ricerca, essendo basata principalmente su fonti di tipo archivistico, non si occuperà di “turisti”, se non quando le loro testimonianze saranno funzionali ad illuminare in qualche misura il mondo degli altri inglesi, ovvero di coloro che hanno abbandonato le brume d’Oltremarica e scelto di trasferirsi, per ragioni d’affari o per lavoro, sulle coste del “grande mare”. Ci si concentrerà, infatti, su marinai, artigiani, mercanti, corsari, avventurieri, consoli e ambasciatori inglesi che hanno vissuto e visto dall’interno la realtà economica e sociale del Mediterraneo. Questo cambiamento di obiettivo

ci permetterà di fotografare gli spazi in modo completamente diverso, nonché di superare i *topoi* della letteratura di viaggio per cogliere gli aspetti più vivi e dinamici della realtà quotidiana degli “inglesi mediterranei”. Se nelle memorie dei turisti settecenteschi l’accento cade sul particolare, il magnifico, il sorprendente, la documentazione archivistica ci restituisce invece il quotidiano e l’usuale; laddove i resoconti di viaggio «sono sempre incompleti e menzogneri» in quanto frutto di una idealizzazione formulata a posteriori<sup>49</sup>, i dispacci consolari e le carte mercantili conservano i pregi e i difetti dell’immediatezza. Quella che emerge dalle fonti d’archivio consultate è una voce nuova: essendo tale voce espressione di attori che non *visitano* ma *vivono* il Mediterraneo, essa offre il racconto di un’altra geografia, di modi diversi di abitare le città, di rapportarsi con l’altro e di muoversi nello spazio. Dal rapido confronto tra le due differenti tipologie documentarie si evidenzia come, su questioni cardinali quali l’identificazione dei luoghi, la natura degli spostamenti e i rapporti con i locali, il punto di vista del turista e quello del residente tendano a divergere.

Chi viaggia per piacere, come è logico, coglie in maniera differente il paesaggio urbano: nel caso di Genova, ad esempio, nelle memorie dei turisti sembra prevalere la percezione di una spazialità verticale. Viene in mente l’attenzione rivolta ai palazzi genovesi da Joseph Addison, scrittore che con i suoi *Remarks on several parts of Italy* ha esercitato enorme influenza sul genere letterario del *travel writing*<sup>50</sup>: gli edifici, che vengono descritti come riccamente decorati e incredibilmente alti e fitti, costringono il viaggiatore a stare col naso all’insù per godere a pieno della fascinazione di un ambiente straordinariamente angusto e verticale<sup>51</sup>. Pochi anni dopo Addison, Alexander Drummond annota che la testa, il collo e gli occhi finiscono per dolere se si vuole cogliere a pieno la magnificenza delle dimore patrizie:

I could not help calling it a city of palaces, though their beauties are very much obscured by the narrowness of the streets; in so much, that one’s head, neck, and eyes, are pained with looking up, before he has seen one half of the place; for, in walking easily along, he can observe little or nothing of their magnificence<sup>52</sup>.

La spazialità cui fanno riferimento i documenti d’archivio è di converso connotata dall’orizzontalità. Più che di alti e magnificenti palazzi, il contesto urbano tratteggiato ad esempio nelle carte consolari è

costituito dagli stretti vicoli, nei quali talvolta si verificano ferimenti, violenze e arresti, o dalle aree limitrofe al porto dove, come in Piazza Banchi, avvengono i principali scambi di merci ed informazioni. Così capita che il console inglese debba in più occasioni lamentarsi dei birri della Repubblica per ciò che avviene la notte sotto le sue finestre o davanti al suo portone. Nell'agosto 1726, a dare il via «alle doglianze» di John Bagshaw è «l'arresto di un uomo con un boccale di vino, seguito li giorni passati in vicinanza della porta dell'abitazione»<sup>53</sup>. Nell'ottobre 1743 il successore e nipote di Bagshaw, John Birtles, protesta vivacemente per lo scarso rispetto mostrato all'arma di Sua Maestà britannica. Questi non solo si lamenta perché alcuni famigli hanno avuto uno scambio di gesti ingiuriosi con un *camallo* (lavoratore portuale) proprio sotto la bandiera inglese, ma anche che essi successivamente si sono rivolti, con male parole, ad un suo servitore, così apostrofandolo: «Percuota di mer., se sarete mandato via dal vostro padrone, anderete per la città schiacciando pidocchi, e portarete la scala al boia»<sup>54</sup>.

Nelle memorie dei turisti si assiste talvolta ad una specie di processo di decontaminazione dei luoghi da ogni agente perturbante: la Livorno vista da Drummond appare come «an agreeable place, and disposed in a very commodious manner, with canals and a fine mole for the conveniency of trade», un posto in cui «the houses are neat, and the streets very clean»<sup>55</sup>. Leggendo tuttavia, tra le carte del Governatore della città, che due marinai inglesi sono stati «condotti alla Gran Guardia [...] a motivo di alcune impertinenze fatte da loro forse ubriachi nella strada delle meretrici»<sup>56</sup>, all'immagine dell'ordine razionale si sostituisce in noi un'impressione di tutt'altra natura. Anche quando, come nelle opere di Tobias Smollett e Samuel Sharp<sup>57</sup>, il «sistematico rovesciamento del viaggio», con l'accento posto sui fastidi procurati da letti, cuochi, postiglioni e locandieri italiani, sembra fotografare una realtà più cruda e vitale, ci si accorge presto che si tratta di un ribaltamento di maniera: la descrizione non è che una proiezione «del disagio profondo, lacerante, che si manifesta nella difficoltà di aderire, con una pur minima simpatia, al mondo circostante»<sup>58</sup>. Siamo nuovamente distanti, insomma, da una restituzione sincera del quotidiano.

Allo stesso modo, la riconfigurazione del paesaggio urbano, e lo scarto tra le fonti, si evidenziano ancor più marcatamente quando si considerano le principali attrattive artistiche delle città. In mezzo alla doppia fila di palazzi che costituisce Strada Nuova, capolavoro architettonico genovese, il drammaturgo George Edward Ayscough è preso,

nel contemplare la finezza dei marmi, da sentimenti di rapimento e ammirazione<sup>59</sup>; più o meno negli stessi anni, invece, il console inglese John Collet protesta perché, proprio in Strada Nuova, un suo connazionale viene malmenato col calcio del fucile da uno dei soldati in servizio alla processione di Nostra Signora del Carmine<sup>60</sup>. Anche i luoghi sacri subiscono lo stesso processo di trasformazione. Se nelle *Observations* Wright annota che la chiesa di San Siro cattura lo sguardo con i suoi marmi colorati, i dipinti e gli ornamenti<sup>61</sup>, le carte d'archivio ci presentano di converso l'immagine dell'ufficiale Alexander Edgar della nave da guerra *Eolus* che si muove tra i paramenti liturgici, forse con la spada sguainata, alla ricerca di un marinaio livornese disertato<sup>62</sup>.

La sottolineatura di simili discrasie tra l'esperienza eccezionale del *Tour* e il vissuto quotidiano non vuole ovviamente negare alle memorie di viaggio la loro funzione di prezioso osservatorio sull'Italia settecentesca, o sugli inglesi stessi, ma semplicemente aspira a giustificare la scelta di un'altra prospettiva. La storiografia spesso muta i punti d'osservazione per rinnovare lo sguardo sugli eventi: in passato si è ricorso ad esempio ad inquadrature dal basso, "from the below", per cogliere in modo differente alcuni fenomeni di storia sociale<sup>63</sup>. Con questa ricerca si vuol condurre un simile gioco di sguardi, privilegiando una prospettiva "geografica": si osserveranno gli inglesi *del* Sud – se così possiamo definire gli inglesi che vivono nel Mediterraneo – e *dal* Sud per indagare, attraverso nuove fonti, aspetti economici, sociali e politici più generali della storia britannica. L'attenzione si concentrerà sulle concrete esperienze quotidiane degli individui che si muovono in uno spazio piccolo e definito, ma non per condurre ricerche di un localismo esasperato, bensì per rinnovare lo sguardo su grandi eventi. In questo si farà tesoro della lezione di Maria Fusaro e della rivalutazione da lei data di questo tipo di approccio metodologico:

The employment of micro-analysis is most useful in order to reach larger conclusions, that is to say that it is necessary to concentrate on the small-scale in order to collect the kind of evidence on the basis of which large-scale structural issues can be properly investigated and established interpretations challenged<sup>64</sup>.

Si tratterà in sostanza di gettare la luce su alcuni casi studio, su episodi particolari ma significativi accaduti agli attori inglesi residenti tra Genova e Livorno, per illuminare fenomeni di più vasta portata come

il processo di affermazione della supremazia economica britannica o il dominio sui mari esercitato dalla *Royal Navy*<sup>65</sup>. Assumendo questa peculiare visuale e mescolando documenti provenienti dal patrimonio archivistico degli antichi Stati italiani e carte prodotte dagli inglesi mediterranei, il vantaggio sarà duplice: non solo si potranno mettere nuovi elementi a disposizione delle grandi ricostruzioni sulla storia imperiale britannica, ma si potranno osservare con nuovi occhi anche le realtà italiane. Non bisogna infatti dimenticare che nella partita con la Gran Bretagna, potenza egemone sui mari, la Repubblica di Genova e il Granducato di Toscana mettono talvolta in gioco, nel XVIII secolo, la prosperità dei propri traffici e la sicurezza dei propri domini.

## Note

<sup>1</sup> L'opera ebbe tre edizioni nello spazio di dodici mesi e la terza di esse, con alcune correzioni, risale al 1769: J. Boswell, *An account of Corsica. The Journal of a Tour to That Island, and Memoirs of Pascal Paoli*, Londra, Edward e Charles Dilly, 1769.

<sup>2</sup> Faccio riferimento all'edizione online curata da Charles Grosvenor Osgood per il Project Gutenberg: J. Boswell, *Life of Johnson*, ultima revisione 25 gennaio 2013 (<http://www.gutenberg.org/files/1564/1564-h/1564-h.htm>).

<sup>3</sup> Rivista mensile fondata a Londra, nel 1731, da Sylvanus Urban (alias Edward Cave). Il *Gentleman's magazine*, oltre ad affidarsi ad un nucleo fisso di collaboratori, tra i quali figurava Samuel Johnson, compendia anche il contenuto di articoli tratti da altri giornali. Cfr. A. Pettegree, *L'invenzione delle notizie. Come il mondo arrivò a conoscersi*, Torino, Einaudi, 2015, p. 342. Alla rivista sono dedicate una monografia piuttosto data e una schedatura in un'opera generale: C.L. Carlson, *The First Magazine: a History of the Gentleman's Magazine*, Providence R.I., Brown University, 1938; *British Literary Magazines: The Romantic Age, 1789-1836*, a cura di A. Sullivan, Westport e Londra, Greenwood Press, 1983, pp. 136-140.

<sup>4</sup> *The Gentleman's magazine and Historical cronicle*, ed. Sylvanus Urban, Londra, vol. 46, 1776, pp. 147-152.

<sup>5</sup> *The Gentleman's magazine*, cit., p. 178.

<sup>6</sup> J. Darwin, *Unfinished Empire. The Global Expansion of Britain*, Londra, Allen Lane, 2012, p. 24.

<sup>7</sup> Il paradigma della "invasione del Mediterraneo" da parte dei velieri atlantici sostiene che olandesi, inglesi e francesi hanno riempito il Mediterraneo con i loro vascelli superiori e hanno preso il controllo del commercio del Mediterraneo a partire da inizio Seicento. Cfr. F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 2002, vol. I, pp. 653-692.

<sup>8</sup> M. Greene, *Beyond the Northern Invasion: the Mediterranean in the Seventeenth Century*, in «Past and Present», n. 174, 2002, pp. 42-71. Su posizioni simili anche: M. Fusaro, *After Braudel. A Reassessment of Mediterranean History between the Northern Invasion and the Caravane Maritime*, in *Trade and Cultural Exchange in the Modern Mediterranean. Braudel's Maritime Legacy*, a cura di M. Fusaro, C. Heywood, M.S. Omri, Londra, I.B.

Tauris Publishers, 2010, pp. 1-22. In particolare, Fusaro osserva che «in reality the strategic importance of the Mediterranean for all the European powers always remained a paramount concern, as it still is to this today». All'interno del volume che ospita il saggio di Fusaro si veda anche il lavoro di Heywood, fondamentale per ricostruire l'intero dibattito storiografico sulla questione. Heywood assume una posizione intermedia tra i critici di Braudel (Israel, van Royen, Greene) e coloro che hanno accettato il paradigma della "northern invasion" (Fontenay). Cfr. C. Heywood, *The English in the Mediterranean, 1600-1630. A Post-Braudelian Perspective on the 'Northern Invasion'*, in *Trade and Cultural Exchange in the Modern Mediterranean*, cit., pp. 23-44.

<sup>9</sup> L. Colley, *Prigionieri. L'Inghilterra, l'Impero e il mondo. 1600-1850*, Torino, Einaudi, 2002, p. 38.

<sup>10</sup> J.R. Jones, *Britain and the World 1649-1815*, Brighton, Harvester Press, 1980, p. 177.

<sup>11</sup> Così lo definisce in modo piuttosto sbrigativo Darwin: Darwin, *Unfinished Empire*, cit., p. 20.

<sup>12</sup> T. Stein, *The Mediterranean in the English Empire of Trade, 1660-1748*, tesi dottorale discussa il 12 aprile 2012 presso la Harvard University, p. 4.

<sup>13</sup> In merito all'oblio che ha colpito l'esperienza tangerina rimando ancora a Colley, *Prigionieri*, cit., pp. 27-45, a T. Stein, *Tangier in the Restoration Empire*, in «The Historical Journal», vol. 54, 2011, pp. 985-1011 e M. Barbano, *Within the straits. Tangeri, gli inglesi e il Mediterraneo occidentale nella seconda metà del XVII secolo*, Palermo, New Digital Frontiers, 2019.

<sup>14</sup> G. Rodari, *Grammatica della fantasia. Introduzione all'arte di inventare storie*, Torino, Einaudi, 1973, p. 37.

<sup>15</sup> Per quanto concerne i trattati con le Reggenze barbaresche si fa qui riferimento a: *A complete collection of all the marine treaties subsisting between Great-Britain and France, Spain, Portugal, Austria, Russia, Denmark, Sweden, Savoy, Holland, Morocco, Algiers, Tripoli, Tunis etc, commencing in the year 1546 and including the Definitive Treaty of 1763*, Londra, Millan and Steel, 1779.

<sup>16</sup> Sul possesso di Minorca si è giocata una partita diplomatica serrata, vista la forte opposizione manifestata da Luigi XIV nei confronti della cessione agli inglesi; il sovrano francese temeva, infatti, che la sovranità sull'isola avrebbe reso la Gran Bretagna padrona del traffico mediterraneo. Cfr. G. Desmond, *Minorca, the Illusory Prize: A History of the British Occupations of Minorca Between 1708 and 1802*, Cranbury, Associated University Presses, 1990, p. 18; D. Abulafia, *Il grande mare. Storia del Mediterraneo*, Milano, Mondadori, 2013, p. 470.

<sup>17</sup> Gli assedi a Gibilterra e Minorca sono considerabili come una costante delle offensive anti-britanniche nel Mediterraneo. La rocca di Gibilterra, che si rivelerà imprendibile, viene minacciata per la prima volta dagli spagnoli nel 1727 e poi sarà soggetta al "grande assedio" franco-spagnolo del 1779-1783. Cfr. D. Fa, C. Finlayson, A. Hook, *The Fortifications of Gibraltar, 1068-1945*, Oxford, Osprey Publishing, 2006, pp. 23-30; R. Chartrand, P. Courcelle, *Gibraltar 1779-1783. The Great Siege*, Oxford, Osprey Publishing, 2006; G. Hills, *Rock of Contention: A History of Gibraltar*, Londra, Robert Hale Ltd, 1974. Minorca cade invece per ben due volte nelle mani gallispane, nel 1756 prima e nel 1782 poi. Cfr. Desmond, *Minorca, the Illusory Prize*, cit.

<sup>18</sup> G. Pagano de Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento. Navi, traffici, egemonie*, Venezia, Marsilio, 1990, p. 207.

<sup>19</sup> Colley, *Prigionieri*, cit., p. 38.

<sup>20</sup> La maggioranza degli storici anglosassoni sceglie come date di riferimento per inquadrare il Settecento quelle della Gloriosa Rivoluzione (1688-1689) e della battaglia

di Waterloo (1815), eleggendo di volta in volta, l'uno, l'altro o entrambi gli estremi cronologici per punto di partenza o conclusione del secolo. Alcuni studiosi, in particolare, pongono alla base della loro periodizzazione i concetti di "long Eighteenth century" e di "seconda guerra dei cento anni". Tra le tante opere che presentano un secolo "allungato" è opportuno ricordare in particolare: P. Langford, *The Eighteenth Century, 1688-1815*, Londra, Adam & Charles Black, 1976; F. O'Gorman, *The Long Eighteenth Century: British Political and Social History, 1688-1832*, Londra, Arnold, 1997; P.J. Marshall, *Introduction*, in *The Oxford History of the British Empire. Volume II: The Eighteenth Century*, a cura di P.J. Marshall, Oxford, Oxford University Press, 1998, pp. 1-27; *A Companion to Eighteenth Century Britain*, a cura di H.T. Dickinson, Oxford, Blackwell Publishers, 2002. Altre periodizzazioni si trovano invece in: J.A. Plumb, *England in the Eighteenth Century (1714-1815)*, Harmondsworth, Penguin Books, 1950; J. Black, *Eighteenth-Century Britain, 1688-1783*, Basingstoke, Palgrave, 2001.

<sup>21</sup> Abulafia, *Il grande mare*, cit., p. 473.

<sup>22</sup> Stanhope era ministro inglese presso Carlo III e comandava tutte le forze armate britanniche nella penisola iberica durante la guerra di successione spagnola. La citazione è tratta da: Desmond, *Minorca, the Illusory Prize*, cit., p. 26.

<sup>23</sup> Il fortunatissimo giudizio di Joyce sull'opera di Defoe è stato ripreso da numerosi storici, ma l'analisi più interessante di tale giudizio si trova ancora una volta in: Colley, *Prigionieri*, cit., pp. 3-7. La citazione del testo originale di Joyce che qui riporto è tratta invece da: R. Frohock, *Heroes of Empire. The British Imperial Protagonist in America, 1596-1764*, Newark, University of Delaware Press, 2004, p. 107.

<sup>24</sup> N. Ferguson, *Impero. Come la Gran Bretagna ha fatto il mondo moderno*, Milano, Mondadori, 2007, pp. 30-39.

<sup>25</sup> Si veda a tal proposito: M. Barbano, "Most thought the City in no security but under Lock and Key": gli inglesi e la frontiera tangerina (1662-1684), in *Isole e frontiere nel Mediterraneo moderno e contemporaneo*, a cura di A. Gallia, L. Pinzarrone, G. Scaglione, Palermo, New Digital Frontiers, 2017, pp. 35-47.

<sup>26</sup> J. Black, *Eighteenth-Century Britain, 1688-1783*, Basingstoke, Palgrave, 2001, pp. 285-288.

<sup>27</sup> E. Wright, *L'inizio delle riforme in Gran Bretagna e i problemi dell'impero*, in *Storia del Mondo Moderno Cambridge*, a cura di A. Goodwin, Milano, Garzanti, 1969, p. 735.

<sup>28</sup> D. Defoe, *Robinson Crusoe*, Electronic classic series, Pennsylvania State University, 2000, p. 40.

<sup>29</sup> J. Black, *Crisis of Empire. Britain and America in the Eighteenth Century*, London, Continuum, 2008, pp. 173-182.

<sup>30</sup> Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo*, cit., vol. I, p. 102.

<sup>31</sup> *Ivi*, p. 7.

<sup>32</sup> Il console a Livorno Brinley Skinner riferisce che il capitano Byng, comandante della nave da guerra Falmouth di 50 cannoni, ha coperto la distanza in sole 6 ore e mezza. Cfr. TNA, Sp 98/26, lettera di Skinner al Duca di Newcastle, 28 aprile 1731.

<sup>33</sup> Il viaggiatore inglese John Holroyd scrive, nel 1764, di avere impiegato solo trentadue ore per coprire in feluca la distanza di 120 miglia che separa Genova da Livorno. Cfr. J. Black, *Italy and the Grand Tour*, New Haven e Londra, Yale University Press, 2003, p. 44.

<sup>34</sup> Sull'intensità del traffico in quest'area si vedano: P. Calcagno, *Uno dei Tirreni di Braudel: scambi commerciali nell'area marittima ligure-provenzale tra XVII e XVIII secolo*, in «Mediterranea. Ricerche storiche», XII, n. 33, 2015, pp. 79-106; *Lo spazio tirrenico nella «grande trasformazione»*. *Merci, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, a cura di B. Salvemini, Bari, Edipuglia, 2009.



<sup>35</sup> Sull'argomento la bibliografia è vastissima. Senza alcuna pretesa di esaustività si ricordano qui: M. Baruchello, *Livorno e il suo porto. Origini, caratteristiche e vicende dei traffici livornesi*, Livorno, Belforte, 1932; F. Braudel, R. Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne (1547-1611)*, Paris, Colin, 1951; G. Vivoli, *Annali di Livorno*, III, Livorno, Bastogi, 1976; L. Frattarelli Fischer, *Livorno città nuova 1574-1609*, in «Società e Storia», XLVI, 1989, pp. 873-893; Ead., *Lo sviluppo di una città portuale: Livorno, 1575-1720*, in *Sistole/diastole: episodi di trasformazione urbana nell'Italia delle città*, a cura di M. Folini, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 2006, pp. 271-334; J.P. Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1998; P. Castignoli, *Livorno da terra murata a città*, in *Livorno dagli archivi alla città*, a cura di L. Frattarelli Fischer e M.L. Papi, Livorno, Belforte & C. Editori, 2001, pp. 27-32; A. Addobbati, *Commercio rischio guerra. Il mercato delle assicurazioni marittime di Livorno (1694-1795)*, Roma, Edizioni di storia e letteratura, 2007; R. Ghezzi, *Livorno e il mondo islamico nel XVII secolo. Naviglio e commercio d'importazione*, Bari, Cacucci, 2007.

<sup>36</sup> A. Addobbati, *L'espace de la guerre et du commerce: réflexions sur le Port of Trade polanyien à partir du cas de Livourne*, in «Cahiers de la Méditerranée», LXXXV, 2012, pp. 233-250; Id., *Commercio rischio guerra*, cit., pp. 82 e sg.; G. Calafat, *L'institution de la coexistence. Les communautés et leurs droits à Livourne (1570-1630)*, in *Des religions dans la ville. Ressorts et stratégies de coexistence dans l'Europe des XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, a cura di D. Do Paço, M. Monge, L. Tatarenko, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2010, pp. 83-102.

<sup>37</sup> Addobbati, *Commercio rischio guerra*, cit., p. 31.

<sup>38</sup> Le relazioni tra gli inglesi e Livorno sono state oggetto di numerosi studi, anche se sono ancora poche le monografie. Importanti sono in particolare una monografia e due lavori collettanei: M. D'Angelo, *Mercanti inglesi a Livorno 1573-1737. Alle origini di una «British Factory»*, Messina, Istituto di studi storici Gaetano Salvemini, 2004; *Atti del convegno «Gli inglesi a Livorno e all'Isola d'Elba». Livorno-Portoferraio 27-29 settembre 1979*, Livorno, Bastogi, 1980; *Un archivio di pietra: l'antico cimitero degli inglesi a Livorno. Note storiche e progetti di restauro*, a cura di M. Giunti e G. Lorenzini, Pisa, Pacini Editore, 2013. Numerosi sono gli articoli dedicati a specifiche tematiche e in particolare agli aspetti economici e religiosi: P. Castignoli, *Aspetti istituzionali della nazione inglese a Livorno*, in *Livorno dagli archivi alla città*, cit., pp. 92-100; M. D'Angelo, *The British Factory at Leghorn: a kind of Chamber of Commerce cum Consulate*, in *Consolati di Mare and Chamber of Commerce. Proceedings of a Conference Held at the Foundation for International Studies, (Valletta 1998)*, a cura di C. Vassallo, Mdisia, Malta University Press, 2000, pp. 113-125; Ead., *Nel "britannico nido". La comunità inglese a Livorno in età moderna*, in *Scritti di storia per Gaetano Cingari*, Milano, Giuffrè, 2001, pp. 233-250; Ead., *"The Scale or Magazine of an Universall English Trade". Gli inglesi e Livorno in età moderna*, in *Rapporti diplomatici e scambi commerciali nel Mediterraneo moderno*, a cura di M. Mafrici, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2004, pp. 327-349; Ead., *Mercanti inglesi a Livorno (1576-1796)*, in *Livorno 1606-1806. Luogo di incontro tra popoli e culture*, a cura di A. Prosperi, Torino, Altemandi, 2009, pp. 350-360; S. Villani, *Una finestra mediterranea sull'Europa: i «nordici» nella Livorno della prima età moderna*, in *Livorno 1606-1806*, cit., pp. 158-177; Id., *«Cum scandalo catholicorum...». La presenza a Livorno di predicatori protestanti inglesi tra il 1644 e il 1670*, in «Nuovi Studi Livornesi», VII, 1999, pp. 9-58; Id., *«Se è vero secondo Galileo che il mondo ha suo moto quotidiano, non è da maravigliarsi della instabilità d'ogni cosa in esso...»*. Charles Longland: un «rivoluzionario» inglese nella Livorno del '600, in *Religione, cultura e politica nell'Europa dell'età moderna. Studi offerti a Mario Rosa dagli amici*, a cura

di C. Ossola, M. Verga, M.A. Visceglia, Firenze, Olschki, 2003, pp. 591-607; Id., *Religione e politica: le comunità protestanti a Livorno nel XVII e XVIII secolo*, in *Livorno dal Medioevo all'Età contemporanea. Ricerche e riflessioni*, a cura di D. Pesciatini, Pisa-Livorno, Banco di Sardegna, 2003, pp. 36-64; Id., "Una piccola epitome d'Inghilterra". *La comunità inglese di Livorno negli anni di Ferdinando II: questioni religiose e politiche*, in «Chromos», VIII, 2003, pp. 1-23; Id., *I consoli della nazione inglese a Livorno tra il 1665 e il 1673: Joseph Kent, Thomas Clutterbuck e Ephraim Skinner*, in «Nuovi Studi Livornesi», XI, 2004, pp. 11-34; Id., *Alcune note sulle recinzioni dei cimiteri acattolici livornesi*, in «Nuovi Studi Livornesi», XI, 2004, pp. 35-51; Id., *Donne inglesi a Livorno nella prima età moderna*, in *Sul filo della scrittura. Fonti e temi per la storia delle donne a Livorno*, a cura di L. Frattarelli Fischer e O. Vaccari, Pisa, Plus, 2005, pp. 377-399; Id., *Between Anatomy and Politics: John Finch and Italy, 1649-71*, in *The Practice of Reform in Health, Medicine, and Science, 1500-2000*, a cura di M. Pelling e S. Mandelbrote, Ashgate, Aldershot, 2005, pp. 151-166; Id., *L'histoire religieuse de la communauté anglaise de Livourne (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, in *Commerce, voyage et expérience religieuse (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, a cura di A. Burkardt, con la collaborazione di G. Bertrand e Y. Krumenacker, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2007, pp. 257-274; L. Frattarelli Fischer, S. Villani, «*People of Every Mixture*». *Immigration, Tolerance and Religious Conflicts in Early Modern Livorno*, in *Immigration and Emigration in Historical Perspective*, a cura di K. Isaacs, Pisa, Plus, 2007, pp. 93-107.

<sup>39</sup> Sulla rivalità economica tra Genova e Livorno: L. Bulferetti, C. Costantini, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano, Banca Commerciale Italiana, 1966, pp. 121-141; G. Giaccherio, *Origini e sviluppo del porto franco genovese: 11 agosto 1590-9 ottobre 1778*, Genova, Sagep Editrice, 1972; Id., *Economia e società del Settecento genovese*, Genova, Sagep Editrice, 1973; T. Kirk, *Genoa and Livorno: Sixteenth and Seventeenth-century Commercial Rivalry as a Stimulus to Policy Development*, in «History», LXXXVI, 2001, pp. 3-17.

<sup>40</sup> Questo il poco lusinghiero giudizio formulato da John Dodington, segretario dell'ambasciatore straordinario Faucomberg presso le corti di Firenze e Savoia. Cfr. TNA, Sp 72/2, 18 maggio 1670. Ringrazio il dott. Matteo Barbano per avermi segnalato il documento.

<sup>41</sup> Sull'abbandono della neutralità da parte della Repubblica nel corso della guerra di successione austriaca e sulle conseguenze di tale scelta rimando a D. Pedemonte, *Bombe sul Dominio. La campagna inglese contro la Repubblica di Genova durante la guerra di successione austriaca*, in «Mediterranea. Ricerche storiche», X, n. 27, aprile 2013, pp. 109-148. Per un discorso più ampio sulla neutralità della Repubblica si veda: L. Garibbo, *La neutralità della Repubblica di Genova. Saggio sulla condizione dei piccoli Stati nell'Europa del Settecento*, Milano, Giuffrè, 1972.

<sup>42</sup> Il console inglese, John Birtles, e i negozianti della *Factory* si imbarcano per Livorno a bordo della H.M.S Liverpool nel luglio del 1745. Cfr. TNA, Sp 79/20, lettera di Birtles al Duca di Newcastle, 17 luglio 1745. Altri mercanti, prevalentemente ebrei e ginevrini, lasceranno Genova l'anno successivo, probabilmente in seguito all'occupazione austriaca. Cfr. ASG, As 1719, Nota dei forastieri debitori dell'imposizione fatta li 15 settembre 1746. Negli anni Settanta del XVIII secolo sono solo tre le case di negozio inglesi rimaste a Genova. Cfr. TNA, Fo, 28/1.

<sup>43</sup> E. Wright, *Some Observations Made in Travelling through France, Italy, & c. in the Years 1720, 1721, and 1722*, Ward and Wicksteed, London, 1730, vol. II, p. 374.

<sup>44</sup> ASG, As 1698, 23 dicembre 1718.

<sup>45</sup> Si fa qui particolare riferimento a due testi: Colley, *Prigionieri*, cit.; Id., *L'odissea di Elizabeth Marsb. Sogni e avventure di una viaggiatrice instancabile*, Torino, Einaudi, 2007.

<sup>46</sup> A Roma la zona adiacente a Piazza di Spagna viene comunemente definita «il quartiere degli inglesi» per indicare, globalmente, gli stranieri. Cfr. A. Brillì, *Il grande racconto del viaggio in Italia. Itinerari di ieri per viaggiatori di oggi*, Bologna, il Mulino, 2014, p. 32.

<sup>47</sup> Tra le opere edite, quasi tutte di ambito mediterraneo, ricordiamo qui: Pagano G. Pagano de Divitiis, *Il commercio inglese nel Mediterraneo dal '500 al '700. Corrispondenza consolare e documentazione britannica tra Napoli e Londra*, Napoli, Guida, 1984; *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, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1997; M. D'Angelo, *Inglese in Sicilia tra Settecento e Ottocento*, in «Archivi e imprese», n. 17, 1998, pp. 5-32; Ead., *Mercanti inglesi a Livorno 1573-1737*, cit.; E. Grendi, *Gli inglesi a Genova (secoli XVII-XVIII)*, in «Quaderni storici», n. 115, 2004, pp. 241-277; *Anglo-Saxons in the Mediterranean. Commerce, Politics and Ideas (XVII-XX Centuries)*, a cura di M. D'Angelo, C. Vassallo, Msida, Malta University Press, 2007; S. Bottari, *Nel Mediterraneo dal Mare del Nord. La presenza commerciale inglese nella Sicilia del Settecento*, Roma, Aracne, 2012; D. Pedemonte, *Deserters, Mutineers and Criminals: British Sailors and Problems of Port Jurisdiction in Genoa and Livorno during the Eighteenth Century*, in *Law, Labour and Empire. Comparative Perspectives on Seafarers, c. 1500-1800*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2015, pp. 256-271. Molto scarna, invece, risulta la bibliografia di ambito anglosassone, se si escludono alcuni contributi dedicati ai rapporti degli inglesi con il Levante. A parte i già citati lavori di Colley e Abulafia, che hanno il merito di ravvivare l'interesse per lo scenario mediterraneo, ricordiamo: J.S. Corbett, *England in the Mediterranean: A Study of the Rise and Influence of British Naval Power within the Straits, 1603-1713*, Londra, Longman, Green and Co., 1904, vol. II, pp. 187-315; R. Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Newton Abbot, David & Charles, 1962, pp. 228-256; G. Rice, *British Consuls and Diplomats in the Mid-Eighteenth Century: An Italian Example*, in «The English Historical Review», vol. 92, n. 365, 1977, pp. 834-846; T. Stein, *Passes and Protection in the Making of a British Mediterranean*, in «Journal of British Studies», vol. 54, 2015, pp. 602-631. Si attende poi la pubblicazione della tesi dottorale di Tristan Stein intitolata *The Mediterranean in the English Empire of Trade, 1660-1748*, discussa il 12 aprile 2012 presso la Harvard University.

<sup>48</sup> Limitandoci alle sole monografie e senza pretesa di esaustività: J. Black, *Italy and the Grand Tour*, cit; Id., *The British Abroad. The Grand Tour and the Eighteenth Century*, Stroud, Sutton Pub Ltd, 2003; E. Chaney, *The Evolution of the Grand Tour: Anglo-Italian Cultural Relations since the Renaissance*, Londra, Routledge, 1998; C. Chard, *Pleasure and Guilt on the Grand Tour. Travel Writing and Imaginative Geography, 1600-1830*, Manchester, Manchester University Press, 1999; B. Dolan, *Ladies of the Grand Tour. British Women in Pursuit of Enlightenment and Adventure in Eighteenth Century Europe*, Londra, Harpercollins, 2001; J. Eglin, *Venice Transfigured. The Myth of Venice in British Culture, 1660-1797*, Basingstoke, Palgrave, 2001; J. Ingamells, *A Dictionary of British and Irish Travellers in Italy 1701-1800*, New Haven e Londra, Yale University Press, 1997; B. Redford, *Venice and the Grand Tour*, New Haven e Londra, Yale University Press, 1996; R. Sweet, *Cities and the Grand Tour. The British in Italy, c. 1690-1820*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012; *Grand Tour. The Lure of Italy in the Eighteenth Century*, a cura di A. Wilton e I. Bignamini, Londra, Tate Gallery Publications, 1996.

<sup>49</sup> Questo quanto annota Charles Augustin de Sainte-Beuve nel 1839. Per la citazione completa e per le considerazioni su «splendori e miserie» della letteratura di viaggio rimando nuovamente a Brillì, *Il grande racconto del viaggio in Italia*, cit., pp. 61-65.

<sup>50</sup> Black, *Italy and the Grand Tour*, cit., p. 19.

<sup>51</sup> Addison scrive: «There are a great many beautiful palaces standing along the sea-shore on both sides of Genoa, which make the town appear much longer than it is, to those that sail by it. The city itself makes the noblest show of any in the world. The houses are most of them painted on the outside, so that they look extremely gay and lively; besides that they are esteemed the highest in Europe, and stand very thick together». Cfr. J. Addison, *Remarks on several parts of Italy, in the years 1701-1703*, Londra, J & R Tonson, 1767, p. 18. La prima edizione dell'opera risale al 1705.

<sup>52</sup> A. Drummond, *Travels to different cities of Germany, Italy, Greece and several parts of Asia, as far as the banks of Euphrates. In a series of letters containing an account of what is most remarkable in their present state as well as in their monuments or antiquity*, Londra, W. Strahan, 1754, lettera 1, p. 29. Drummond rivestirà la carica di console inglese ad Aleppo ma le sue lettere, resoconti del viaggio per giungere a destinazione, fotografano chiaramente la prospettiva del turista.

<sup>53</sup> ASG, As 1695, 13 agosto 1726.

<sup>54</sup> ASG, As 1706, relazione degli Inquisitori di Stato, 9 ottobre 1743.

<sup>55</sup> Drummond, *Travels to different cities of Germany, Italy, Greece*, cit., p. 33.

<sup>56</sup> ASLI, Gcm 966, 22 novembre 1771.

<sup>57</sup> Si fa qui riferimento a due opere degli anni Sessanta del Settecento: T. Smollett, *Travels through France and Italy*, Londra, 1766; S. Sharp, *Letters from Italy, describing the customs and manners of that country in the years 1765, and 1766. To which is annexed, an advertisement to gentlemen who pass the Alps, in their tour through Italy*, Londra, R. Cave, 1766.

<sup>58</sup> Brilli, *Il grande racconto del viaggio in Italia*, cit., p. 63.

<sup>59</sup> Scrive Ayscough in una sua lettera: «There are some streets (and particularly the Strada Balbi, and Strada Nuova) which are double ranges of magnificent palaces, built entirely of marble. I saw all the finest repeatedly, and examined them and their curiosities with rapture and admiration». Cfr. G.E. Ayscough, *Letters from an officer in the guards to his friend in England containing some accounts on France and Italy*, Londra, T. Caddel, 1778, p. 96.

<sup>60</sup> ASG, As 1720, relazione del generale Carlo Lomellino, 21 luglio 1779. La ragione del maltrattamento pare sia stata dovuta al fatto che l'inglese abbia indugiato a spostarsi al passaggio dei portatori del Cristo.

<sup>61</sup> Wright, *Some Observations*, cit., vol. I, pp. 24-25.

<sup>62</sup> La ricostruzione fatta dalle autorità genovesi differisce, in merito alla spada sguainata, rispetto alla testimonianza rilasciata da Edgar presso i giudici della corte di giudizio civile di Gibilterra. Nelle fonti genovesi si riporta che «riuscì al livornese di darsi alla fuga, e salvarsi nella chiesa parrocchiale di San Siro, sin dove fu inseguito dagli ufficiali suddetti uno dei quali entrò sempre con spada alla mano entro della chiesa» (ASG, As 1716, 16 settembre 1766). Nella testimonianza di Edgar leggiamo: «He the said lieutenant Edgar did not go into the church with his sword drawn, or did he attempt to draw his sword on the occasion and the said Alexander Edgar for himself particularly and moreover saith that when he entered the church as aforesaid he went on with all that respect and reverence becoming a gentleman and the sacred place where he then was» (TNA, Sp 79/24, 17 marzo 1767).

<sup>63</sup> Per quanto riguarda la "storia vista dal basso" si ricordano in particolare: E.P. Thompson, *History from below*, in «Times Literary Supplement», 7 aprile 1966, pp. 279-280; Id., *Rivoluzione industriale e classe operaia in Inghilterra*, Milano, Il Saggiatore, 1969; S. Bhattachary, «History from Below», in «Social Scientist», vol. 11, n. 4 (aprile 1983), pp. 3-20; E.J.E. Hobsbawm, *History from Below. Some Reflections*, in *History*

*From Below: Studies in Popular Protest and Ideology*, a cura di F. Kranz, Oxford, Basil Blackwell, 1988, pp. 13-27; J. Sharpe, *La storia dal basso*, in *La storiografia contemporanea*, a cura di P. Burke, Laterza, Roma-Bari, 1993, pp. 31-50.

<sup>64</sup> Fusaro, *After Braudel*, cit., pp. 8-10.

<sup>65</sup> L'accento verrà posto, in particolare, su quello che Peltonen definisce «exceptional typical», ovvero sull'episodio eccezionale capace di rivelare una tipicità e, contestualmente, di unire le prospettive micro e macro. Cfr. M. Peltonen, *Clues, Margins and Monads: The Micro-Macro Link in Historical Research*, in «History and Theory», vol. 40, 2001, pp. 347-359. Un approccio simile prende chiaro spunto dalla lezione della “microstoria”, ma ne supera e attualizza gli esiti. Sulla “microstoria” la bibliografia è molto vasta. Faccio qui sinteticamente riferimento ad alcuni testi che forniscono un orientamento generale sulla corrente storiografica: G. Levi, *On microhistory*, in *New Perspectives on Historical Writing*, a cura di P. Burke, Cambridge, Polity Press, 1991, pp. 93-113; *Giocchi di scala: la microstoria alla prova dell'esperienza*, a cura di J. Revel, Roma, Vella, 2011; P. Burke, *The Invention of Microhistory*, in «Rivista di Storia Economica», n. 28, 2008, pp. 259-273.



# Indice

Abbreviazioni	5
Introduzione	7
Capitolo 1	
Degli spazi, della comunicazione e dei sistemi informativi	31
Distanze	31
1.1. <i>Tra Londra e il “grande mare”:         una comunicazione verticale</i>	33
La “mania” dello scriversi, un gioco di spettri	33
Strade postali: la madrepatria a portata di lettera	35
Uomini stra-ordinari: i messaggeri reali	40
Dall’Atlantico al Mediterraneo: tra posta e commercio	43
1.2. <i>Una comunicazione circolare: reti informative         nel Mediterraneo inglese</i>	47
Dialoghi tra gli Stretti	47
Rotte mediterranee	49
«Manuscripts», «papers of common occurrences» e gazzette	55
A caccia di notizie: l’importanza della rete	65
<i>Note</i>	76
Capitolo 2	
La <i>Royal Navy</i>	87
Un antidoto contro la distanza	87

2.1. <i>Operazioni navali nel Mediterraneo</i>	92
Un nuovo modo di stare nel Mediterraneo	92
Da Byng a Byng: tre battaglie e un'esecuzione	97
Ospitalità e rifornimenti	108
Tutti i marinai che possono ottenersi	126
Uno scambio alla pari	133
Alcune considerazioni riassuntive di natura diacronica	182
2.2. <i>La pace, la Royal Navy e gli "inglesi mediterranei"</i>	185
Tempo di pace	185
Disciplinare la ribellione, affermare la potenza della nazione	186
La diplomazia della vela	203
Questioni d'affari	210
<i>Note</i>	224
Capitolo 3	
“Inglese mediterranei”	251
Magnetismi	251
3.1. <i>Livorno</i>	252
“The chief scale in the Mediterranean”	252
Consoli	255
La nazione inglese	276
Corsari	285
3.2. <i>Genova</i>	300
“The most lucrative branch of commerce”?	300
Consoli (e) mercanti	305
Corsari	319
<i>Note</i>	325
Conclusioni	339
Bibliografia	347



# *l'arca*

collana di studi e testi  
di storia moderna

---

L'elenco completo delle pubblicazioni  
è consultabile sul sito

**www.edizioniets.com**

alla pagina

<https://www.edizioniets.com/view-Collana.asp?col=L%92arca.%20Collana%20di%20studi%20e%20testi%20di%20storia%20moderna>



---

## Publicazioni recenti

4. Danilo Pedemonte, *Inglese mediterranei. Livorno, Genova e la penetrazione britannica nel "grande mare" (1713-1783)*, 2024, 380 pp.
3. Liana Elda Funaro, *"La bella curva dell'Arno". Per una biografia di Salvatore De Benedetti*, 2024, 252 pp.
2. Lorenzo Benedetti, *I mercanti e l'arcivescovo. L'affermazione dei greci ortodossi a Livorno durante l'episcopato di Francesco Guidi (1734-1778)*, 2023, 188 pp.
1. Andrea Addobbati, *Facchinerie. Immigrati bergamaschi, valtellinesi e svizzeri nel porto di Livorno (1602-1847)*, 2018, 202 pp.

Edizioni ETS

Palazzo Roncioni - Lungarno Mediceo, 16, I-56127 Pisa

info@edizioniets.com - www.edizioniets.com

Finito di stampare nel mese di ottobre 2024

