

10550
(18)

DIPARTIMENTO DI STORIA E CIVILTÀ

I NEGOZIANTI DELLE CITTÀ PORTUALI IN ETA'

NAPOLEONICA:

AMBURGO, BORDEAUX E LIVORNO

DI FRONTE AL BLOCCO CONTINENTALE, 1806-1813

di SILVIA MARZAGALLI

Tesi presentata per il conseguimento del dottorato di ricerca dell'Istituto
Universitario Europeo alla Commissione Giudicatrice

- Prof. Louis Bergeron
- Prof. Paul Butel
- Prof. Carlo Capra
- Prof. Christof Dipper
- Prof. Raffaele Romanelli
- Prof. Stuart Woolf

Firenze, 16 dicembre 1993

LIB
940
.27
-Q
MAR

European University Institute



30001006323838



DIPARTIMENTO DI STORIA E CIVILTÀ'

**I NEGOZIANTI DELLE CITTÀ' PORTUALI IN ETA'
NAPOLEONICA:
AMBURGO, BORDEAUX E LIVORNO
DI FRONTE AL BLOCCO CONTINENTALE, 1806-1813**

di SILVIA MARZAGALLI

Tesi presentata per il conseguimento del dottorato di ricerca dell'Istituto
Universitario Europeo alla Commissione Giudicatrice

**Prof. Louis Bergeron
Prof. Paul Butel
Prof. Carlo Capra
Prof. Christof Dipper
Prof. Raffaele Romanelli
Prof. Stuart Woolf**

Firenze, 16 dicembre 1993

DIPARTIMENTO DI STORIA E CIVILTÀ'

**I NEGOZIANTI DELLE CITTÀ' PORTUALI IN ETÀ'
NAPOLEONICA:
AMBURGO, BORDEAUX E LIVORNO
DI FRONTE AL BLOCCO CONTINENTALE, 1806-1813**

di SILVIA MARZAGALLI

Tesi presentata per il conseguimento del dottorato di ricerca dell'Istituto
Universitario Europeo alla Commissione Giudicatrice

**Prof. Louis Bergeron
Prof. Paul Butel
Prof. Carlo Capra
Prof. Christof Dipper
Prof. Raffaele Romanelli
Prof. Stuart Woolf**

Firenze, 16 dicembre 1993

Prefazione

Nel separarmi da questo lavoro, constatando ancora una volta quanto sia difficile pronunciare la parola «fine», predomina soprattutto un grande senso di gratitudine verso tutti coloro che l'hanno reso concretamente realizzabile. Nei quattro anni che le ho dedicato, non ho mai concepito questa ricerca come un lavoro "privato": un primo debito di riconoscenza è nei confronti dei membri dell'Istituto Universitario Europeo - docenti e compagni di ventura - per il clima di tolleranza e di vivacità intellettuale in cui abbiamo insieme condiviso otium et negotium e per le loro osservazioni nate nel coacervo di svariate tradizioni storiografiche che costituiscono la nostra comune e problematica identità europea.

La mia più profonda gratitudine va specialmente a Stuart Woolf, che mi ha pazientemente seguito per tutti questi anni: per la lucidità delle sue osservazioni, per la fiducia nel mio lavoro, per i perentori inviti a prendermi qualche giorno di vacanza. Per i suggerimenti, l'interesse e l'incoraggiamento, sono debitrice ai professori Louis Bergeron, Paul Butel, Carlo Capra e Heinz-Gerhard Haupt, ed al dott. Stefano Levati.

L'indispensabile sostegno finanziario a questa ricerca è stato fornito dall'Istituto Universitario Europeo, dalla Cassa di Risparmio di Firenze e dall'Università degli Studi di Milano, che ringrazio qui sentitamente.

Last but not least, un grande grazie: ai miei genitori, che mi hanno da sempre incoraggiato agli studi, adattandosi a vedermi di sfuggita tra un archivio e l'altro; a Christina Benninghaus, a Paul Lambrechts e a tutti gli amici dell'E.U.I. per avermi ricordato che non solo di tesi vive l'uomo, neppure se è donna; e infine a Bernard, che mi ha stoicamente sopportato in questi ultimi mesi di frenetica redazione, e che spero continuerà a sopportarmi in futuro.

* * *

Questa tesi è dedicata con grande affetto a Maria Luisa Cantoni, in memoriam, per la lezione di coerenza e l'incoraggiamento che ha abbondantemente infuso con incrollabile fede alle generazioni di liceali che hanno avuto la grande fortuna di conoscerla.

INDICE GENERALE

Prefazione	III
Indice generale	V
Indice delle tabelle	IX
Abbreviazioni	X

PARTE PRIMA: INTRODUZIONE 1

Cap. 1 - Presentazione della ricerca	3
Il tema	3
L'approccio	4
Le tre città	6
Limiti cronologici e struttura	7
Il tessuto storiografico	8
Il negozio	13
Alcuni problemi di un approccio comparativo	15

PARTE SECONDA: IL MONDO DEL NEGOZIO FINO ALLA PROCLAMAZIONE DEL BLOCCO CONTINENTALE 19

Cap. 2 - Morfologia del mondo mercantile ad Amburgo, Bordeaux e Livorno nel Settecento	21
2.1 Definizione del negoziante	21
2.2 Multietnicità e mentalità cosmopolita	28
2.3 Formazione del negoziante e tipologia della società commerciale	36
2.4 Partecipazione politica e difesa degli interessi commerciali	43

Cap. 3 - Tipologia tradizionale degli scambi nel Settecento	52
3.1 Bordeaux	54
3.1.1 Il commercio oltreoceanico	56
3.1.2 Il commercio europeo	58
3.1.3 Il commercio di cabotaggio	61
3.2 Amburgo	61
3.3 Livorno	68
3.4 Guerra e pace	72
Cap. 4 - Conseguenze politiche ed istituzionali della Rivoluzione Francese ad Amburgo, Bordeaux e Livorno	77
4.1 Amburgo	78
4.2 Livorno	91
4.3 Bordeaux	105
4.4 Amburgo dall'occupazione all'annessione	110
Cap. 5 - Modificazioni commerciali intervenute nei tre porti con la Rivoluzione Francese	118
5.1 Il quadro legislativo per il commercio marittimo	120
5.2 Amburgo	125
5.3 Livorno	135
5.4 Bordeaux	142
PARTE TERZA - I NEGOZIANTI E LA SFIDA DEL BLOCCO CONTINENTALE	153
Cap. 6 - Persistenza dell'attività commerciale: le opportunità offerte al commercio	155
6.1 Il quadro legislativo dalla proclamazione del blocco continentale	155
6.2 La guerra di corsa	159
6.3 Le licenze	169
6.3.1 Gli «armements en aventure»	170
6.3.2 Licenze d'«ancien système»	173
6.3.3 Il «nouveau système»	181
6.4 Esempio dell'utilizzazione di una licenza da Bordeaux a Londra	198

VII

Cap. 7 - La ristrutturazione dei circuiti commerciali: le risorse non previste dal sistema	207
7.1 La navigazione neutrale	211
7.2 Deviazione delle vie di traffico e ricorso ad altri porti	215
7.2.1 Il ruolo di Tönning e della Danimarca	218
7.2.1 Svezia e Baltico	227
7.3 I depositi inglesi	233
7.3.1 Malta e Gibilterra	233
7.3.2 Helgoland	240
Cap. 8 - Conflitti tra esigenze mercantili e potere. La difficile resa esecutiva dei provvedimenti proibitivi in materia commerciale	246
8.1 I primi urti diretti tra mondo del negozio e volontà napoleonica: sequestro delle merci e perquisizioni	249
8.2 L'istituzione di una linea doganale a Amburgo	260
8.3 L'infrazione alla legge: la filtrazione	264
8.4 Il problema della riesportazione da Amburgo	273
8.5 Il contrabbando ed i problemi della sua repressione	277
8.6 Colpire al cuore del negozio? Le esitazioni del regime	292
CAP. 9 - Negozianti e notabili: un rapporto ambivalente	300
9.1 Il regno dei notabili	303
9.2 Liste dei "plus imposés"	307
9.3 La partecipazione politica: i negozianti all'interno dei Consigli municipali, di circondario e dipartimentali	320
9.4 Deterioramento dell'opinione pubblica e definitivo distacco dei negozianti	329
Cap. 10 - Rifugio alla terra?	334
10.1 Acquisti fondiari e negozio: alcune premesse	334
10.2 L'acquisto di beni nazionali da parte dei negozianti livornesi	339
10.3 Le compravendite fondiarie dei negozianti bordolesi in età napoleonica	346

PARTE QUARTA: FU VERA CRISI?	355
Cap. 11 - Per una valutazione della crisi	357
11.1 Le rappresentazioni della crisi	357
11.2 Evoluzione del numero dei negozianti	360
11.3 Fallimenti	369
11.4 Mobilità geografica	377
Cap. 12 - La restaurazione	384
12.1 Il ritorno allo <i>status quo ante</i> e la posizione del negozio dalla fine della dominazione napoleonica	386
12.2 La ripresa dei traffici commerciali: percorsi tradizionali e novità	391
Epilogo	406
Grafici	407
Indice dei grafici	407
Grafici n° 1-22	408
Annessi	431
Indice degli annessi	432
Annessi n°1-27	433
Fonti archivistiche e manoscritti	517
Archivi in Francia	517
Bordeaux	517
Nantes	520
Parigi	520
Archivi in Germania. Amburgo	525
Archivi in Gran Bretagna. Londra	527
Archivi in Italia	527
Firenze	527
Livorno	528
Archivi negli Stati Uniti d'America. Washington	528
Notai attivi a Livorno, 1807-1814	529
Notai attivi a Bordeaux, 1806-1814	530
Bibliografia e fonti a stampa	531
Cartine e piante geografiche	586

IX

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1	Esportazioni di Bordeaux verso le principali aree geografiche.	59
Tabella 2	Provenienza delle importazioni di zucchero e caffè ad Amburgo, 1790 e 1795.	126
Tabella 3	Numero delle navi entrate ad Amburgo e quantità importate di alcune derrate coloniali.	127
Tabella 4	Valore delle esportazioni da Londra a Amburgo e Tönning.	134
Tabella 5	Arrivi di navi americane a Livorno, 1798-1808.	139
Tabella 6	Navi straniere entrate nel porto di Bordeaux (per bandiera e provenienza), numero totale (in parentesi: con derrate coloniali).	144
Tabella 7	Navi straniere entrate nel porto di Bordeaux, 1802-1807.	146
Tabella 8	Navi armate a Bordeaux o da armatori bordelosi, provviste di <i>lettres de marque</i> , 1806-1814.	163
Tabella 9	Navi armate a Livorno o da armatori livornesi, provviste di <i>lettres de marque</i> , 1806-1814.	165
Tabella 10	Navi armate ad Amburgo o da armatori amburghesi, provviste di <i>lettres de marque</i> , 1806-1814.	167
Tabella 11	Licenze diverse, serie Livorno.	189
Tabella 12	Percezione dei dazi in numerario ed in natura delle importazioni dall'Holstein autorizzate dal decreto del 4 ottobre 1810 (1 marzo-31 maggio 1811).	224
Tabella 13	Valore ufficiale delle esportazioni britanniche verso la Svezia, 1806-1812.	230
Tabella 14	Valore ufficiale delle esportazioni della Gran Bretagna verso Gibilterra e Malta, 1802-1812.	236
Tabella 15	Arrivi a Malta di navi in provenienza da Livorno, 1806-1811.	237
Tabella 16	Perquisizioni domiciliari a Livorno, settembre 1807.	255
Tabella 17	Sequestri avvenuti in seguito a perquisizioni domiciliari ad Amburgo, febbraio-agosto 1811.	259
Tabella 18	Elenco dei 30 maggiori tassati della Gironda dell'anno 1812 residenti a Bordeaux.	312
Tabella 19	Fortuna espressa in reddito annuo dei 100 maggiori contribuenti di Amburgo, Bordeaux e Livorno, 1812.	320
Tabella 20	Riepilogo della vendita dei beni rurali e urbani in Toscana.	340
Tabella 21	Vendita dei beni rurali in Toscana.	341
Tabella 22	Vendita dei beni urbani in Toscana.	341
Tabella 23	Valore degli acquisti dei livornesi per tipo e dipartimento.	342
Tabella 24	Transazioni di beni fondiari registrate a Bordeaux, 30 agosto 1805 - 13 aprile 1815.	348
Tabella 25	Acquirenti negozianti a Bordeaux e percentuali rispetto al totale delle transazioni di beni fondiari 30 agosto 1805 - 13 aprile 1815.	350
Tabella 26	Venditori negozianti a Bordeaux e percentuali rispetto al totale delle transazioni di beni fondiari, 30 agosto 1805 - 13 aprile 1815.	351
Tabella 27	Maggiori acquirenti negozianti di Bordeaux (numero delle transazioni e valore).	352
Tabella 28	Numero di patenti accordate ad Amburgo 1811-1814.	361
Tabella 29	Fasce d'imposizione delle 9.417 patenti rilasciate ad Amburgo nel 1812 (valore in franchi).	363
Tabella 30	Numero di negozianti, commissionari di mercanzie e banchieri patentati a Livorno, 1811-1814.	365
Tabella 31	Ammontare dei ruoli primitivi della patente a Bordeaux, 1807-1812.	368
Tabella 32	Fallimenti dichiarati al Tribunale di Commercio di Bordeaux, 1808 - 1813.	371
Tabella 33	Fallimenti dichiarati ad Amburgo, 1790-1813.	377
Tabella 34	Passaporti rilasciati a Bordeaux, ottobre 1806-febbraio 1814 (lacunoso).	380
Tabella 35	Traffico portuale di Amburgo, navi in entrata (media annua).	393
Tabella 36	Traffico portuale a Bordeaux, Le Havre a Marsiglia (stazza totale, in tonnellate, delle navi in entrata e in uscita, escluse quelle in zavorra).	395
Tabella 37	Commercio coloniale francese, 1787-1789, 1815-1821 (in milioni di franchi).	399

ABBREVIAZIONI

Archivi e Biblioteche

A.C.C.L.	= Archivio della Camera di Commercio di Livorno
A.d.G.	= Archives Départementales de la Gironde (Bordeaux)
A.M.A.E.P.	= Archives du Ministère des Affaires Etrangères (Paris)
A.M.A.E.N.	= Archives du Ministère des Affaires Etrangères (Nantes)
Arch.Mun.Bx.	= Archives Municipales de Bordeaux
A.N.P.	= Archives Nationales de Paris
A.S.F.	= Archivio di Stato di Firenze
A.S.L.	= Archivio di Stato di Livorno
Bibl.Mun.Bx.	= Bibliothèque municipale de la ville de Bordeaux
B.N.	= Bibliothèque Nationale (Paris)
HH.H.C.	= Hamburg, Handelskammer
N.A.	= National Archives of the United States (Washington)
P.R.O.	= Public Record Office (London)
St.A.HH.	= Staatsarchiv Hamburg

Periodici

RHB	= Revue Historique de Bordeaux
RHES	= Revue d'Histoire Economique et Sociale
RHMC	= Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine
RPB	= Revue Philomatique de Bordeaux
VSWG	= Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
ZVHG	= Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte

Altre abbreviazioni

Corr. Cons.	= serie Correspondance Consulaire (A.M.A.E.P.)
Corr. Pol.	= serie Correspondance politique (A.M.A.E.P.)
f., ff.	= filza, filze
l.t.	= lire tornesi
m. bco.	= marchi banco

PARTE PRIMA:

INTRODUZIONE

CAP. 1 - PRESENTAZIONE DELL'OGGETTO DI RICERCA

Il tema

Il presente studio si propone di analizzare il comportamento dei negozianti delle tre città portuali di Amburgo, Bordeaux e Livorno durante il periodo napoleonico. In particolare si cercherà di individuare l'esistenza, a livello tanto individuale che collettivo, di strategie atte a stornare la minaccia di paralisi totale dei traffici rappresentata dai provvedimenti proibitivi in materia commerciale adottati dall'Impero francese e dalla Gran Bretagna. Specie a partire dalla proclamazione del blocco continentale nel 1806, le possibilità fino ad allora ampiamente sfruttate di ricorso alla navigazione neutrale furono drasticamente limitate. In questo senso questa ricerca affronta, per un periodo specifico, il problema più generale dell'adattamento del commercio marittimo alle modificate condizioni degli scambi in tempo di guerra.

Le storiografia sull'età napoleonica tende a sottolineare coralmemente la gravità della crisi che colpì i porti del continente inseriti nella sfera di potere francese, scoraggiando implicitamente ogni ulteriore ricerca sull'argomento. Sebbene la crisi sia incontestabile - benché con cronologie e intensità diverse da porto a porto - alcuni indizi sembrano peraltro suggerire l'opportunità di approfondire la tematica specifica del negozio portuale.

In primo luogo diverse monografie hanno mostrato come alcuni negozianti diedero prova di grande vitalità in questi anni, sovente non senza che la loro attività fosse coronata da un certo successo¹. Altri studi, consacrati ai territori annessi all'Impero, hanno sottolineato le difficoltà di far applicare la legislazione doganale napoleonica laddove essa si scontrava radicalmente con gli interessi economici locali², inducendo così a riflettere sulla possibile esistenza di un divario tra teoria normativa e prassi del commercio portuale. Infine, la rapidità e il vigore con cui i negozianti ripresero l'attività commerciale dopo il 1815 lascia supporre la sopravvivenza, attraverso il difficile periodo precedente, di capitali, di un tessuto di relazioni internazionali sufficientemen-

¹ BUTEL, 1967b; CAVIGNAC, 1970; ROUSTIT, 1956-59; l'unico approccio globale al problema del negozio di una città (Parigi) in questi anni resta quello di BERGERON, 1978a. Recentemente, nel suo studio dedicato a Lilla tra 1780 e 1860, HIRSCH, 1991: 14 invita ad abbandonare lo schema di una profonda rottura nella storia del mondo degli affari a partire dalla Rivoluzione - come già BERGERON, 1978a: 297, e a considerare gli elementi di continuità nella trama del credito.

² DUFRAISSE, 1973 e 1981: 334-339; BERTRAND, 1951; ELLIS, 1981; ROUSTIT, 1956-59; BRUNET, 1990.

te esteso, e della capacità imprenditoriale di fare sfruttare questo patrimonio. Questi elementi sembravano spingere a riconsiderare globalmente la problematica del mondo del negozio portuale in età napoleonica.

La presente ricerca vuole verificare l'esistenza di risposte razionali elaborate dal grande negozio portuale per far fronte alle normative napoleoniche ed alle disposizioni britanniche e americane in materia commerciale. La disamina delle modalità secondo le quali i negozianti di diverse piazze mercantili cercarono di ovviare all'inerzia cui sembravano condannati metterà in luce una notevole elasticità ad adattarsi ai mutamenti della congiuntura e permetterà di rilevare le insufficienze strutturali del regime napoleonico nella resa esecutiva della propria legislazione commerciale. Senza fare necessariamente del negoziante una sorta di Prometeo capace sempre e comunque di dominare gli eventi e di piegare la congiuntura a proprio vantaggio, possiamo convenire sul fatto che il tessuto in cui era inserito e l'*habitus* mentale che gli era proprio - assieme alla qualità essenziale che Braudel riconosce al capitalismo: "*sa plasticité à toute épreuve, sa capacité de transformation et d'adaptation*"³ - favorivano un'attitudine dinamica rispetto alle difficoltà del momento. Come osserverà il ministro plenipotenziario francese ad Amburgo, Bourienne,

Le commerce ne se décourage pas facilement. On lui ferme un débouché, il en cherche un autre⁴.

L'approccio

Per analizzare il mondo del negozio in età napoleonica, tre alternative metodologiche ci sono apparse possibili: lo studio monografico di una singola casa mercantile, inteso come biografia sociale di un gruppo; l'analisi della realtà del negozio di una singola città; e lo studio comparativo di più realtà portuali.

Ciascuna di queste soluzioni ha una sua validità specifica, come pure i suoi limiti. L'approfondimento delle scelte e delle sorti di una casa commerciale può consentire di mettere a nudo i meccanismi più nascosti del funzionamento economico del commercio, di valutare con precisione investimenti, profitti e perdite, così come di esaminare, attraverso l'analisi della corrispondenza

³ BRAUDEL, 1979: 382, corsivo nel testo. Braudel pensava qui specialmente alla capacità del capitalismo mercantile e industriale "à glisser presque instantanément d'une forme à une autre, d'un secteur à un autre, en cas de crise grave ou de diminution accentuée des taux de profit". In alcuni casi, è dimostrabile come i negozianti dell'età napoleonica investirono una parte dei propri capitali in attività produttive; tuttavia più frequente sembra essere il mantenimento, attraverso vie deviate, di correnti e traffici commerciali.

⁴ A.M.A.E.P., Corr. Pol., série Hambourg, t. 119, n. 421-423, Bourienne al Ministro degli Esteri Champagny, 27 ottobre 1807.

commerciale, aspettative e atteggiamenti di fronte al dispiegarsi degli eventi. Un'intelligente collocazione dei dati puntuali relativi al singolo imprenditore nel contesto delle vicende politiche ed economiche del tessuto urbano ed extra-urbano in cui l'individuo si inserisce può rappresentare un contributo prezioso e insostituibile alla conoscenza del negozio ad un momento dato⁵. Tuttavia una ricerca di questo tipo è fortemente condizionata dalla esiguità numerica degli archivi privati sopravvissuti fino ai nostri giorni e dalla frequente incompletezza di quelli conservati; poiché non è possibile moltiplicare a sufficienza gli studi monografici, resta forzatamente aperta la questione della rappresentatività del caso studiato rispetto all'insieme del gruppo di appartenenza. Insuperabile per la profondità della descrizione di un fenomeno, questo approccio non consente di generalizzare i risultati e le ipotesi esplicative individuate.

Questo limite può in parte essere ovviato estendendo l'analisi ad un campo di osservazione che includa una intera realtà portuale e prenda in considerazione l'insieme dei negozianti di una piazza. Sulla base di documenti privati e pubblici, si possono allora individuare dei comportamenti e dei percorsi differenti all'interno del gruppo studiato e valutarne la tenuta globale di fronte ad una congiuntura particolarmente difficile⁶. E' inoltre possibile analizzare il rapporto tra volontà governativa, istituzioni preposte alla sua trasmissione e rappresentanti di determinati interessi commerciali ad essa conflittuali.

Solo un confronto tra diverse realtà potrà tuttavia consentire di distinguere i tratti individuali, specifici alla località studiata, da quegli elementi comuni, che vengono così a stagliarsi con vigore e ad assumere valore caratterizzante per il periodo dato⁷. E' il percorso - non ancora battuto da una storiografia comparativa che sembra peraltro godere in questi anni di rinnovato interesse⁸ - che si propone il presente studio.

⁵ E' ad es. il caso in BUTEL, 1967b.

⁶ E' la direzione in cui si sono recentemente mosse alcune tesi di *maitrise* sul periodo del Direttorio, dell'Impero e la Restaurazione, dirette dal prof. Butel e dal prof. Poussou a Bordeaux: GARDEY, 1985; KANDEL, 1989-90; FEILLE, 1991.

⁷ KOCKA, 1989b: 23.

⁸ Non è questa la sede per ripercorrere le vicende della storiografia comparativa negli ultimi decenni; tra le pubblicazioni di questi ultimissimi anni, si possono segnalare ROSSI, 1990; HAUPT, KOCKA, KOSELLEK, 1993. Tra gli studi dedicati ad una rilettura di Marc Bloch, il cui articolo del 1928 (ora anche BLOCH, 1963) appare come pionieristico nel campo della storia comparativa, si vedano HILL & HILL, 1980 e ATSMAS & BURGUIERE, 1990.

Le tre città

Il confronto assumerà come unità di analisi Amburgo, Bordeaux e Livorno: una città dell'*ancienne France*, per esprimerci con la terminologia dell'epoca, e due porti annessi all'Impero in epoca relativamente tardiva, allo scopo precipuo di imporvi una corretta applicazione del blocco continentale dopo il fallimento di tentativi più indiretti di controllo (occupazione militare ad Amburgo e creazione del Regno d'Etruria in Toscana). Questa prima discriminante può consentire di verificare da un lato l'incidenza del fattore distanza tra centro e periferia sul controllo e sulla resa esecutiva della normativa imperiale, dall'altro l'esistenza di una volontà cosciente di favorire gli interessi della Francia rispetto a quelli dei territori annessi⁹.

La scelta di Bordeaux si è imposta per la netta preminenza del porto giordano rispetto alle altre città portuali francesi, e più in particolare per la rilevanza assuntavi dal commercio coloniale, che ne fa' uno dei maggiori porti europei di deposito del Settecento: elemento, questo, comune ad Amburgo e a Livorno, e che ci è sembrato particolarmente appropriato per valutare le capacità dei negozianti di fronteggiare gli ostacoli posti agli scambi, dal momento che si tratta di un tipo di commercio fortemente sensibile alla congiuntura bellica.

Amburgo era divenuta, dopo l'annessione di Amsterdam alla Francia (1795), il principale porto del continente europeo: nessuno studio sul commercio dell'età napoleonica può dunque ignorarla. Tuttavia l'importanza di questo centro ne determina anche alcune peculiarità che possono rischiare di distorcere le conclusioni di un confronto basato solo su due poli, quali Bordeaux e Amburgo. Dagli anni Novanta del Settecento il porto anseatico era divenuto infatti il principale centro di redistribuzione del commercio inglese sul continente, e la Gran Bretagna aveva rapidamente compreso l'utilità di appoggiarsi sugli imprenditori anseatici. Anche dopo che la città cadde in mani francesi, l'organizzazione di un deposito di merci a Helgoland e la deviazione dei traffici per il Baltico sfruttarono ampiamente il tessuto di relazioni dei negozianti am-

⁹ Paradigma a lungo caro alla storiografia sui paesi annessi all'Impero ma che, come vedremo, non è sempre e ovunque possibile confermare empiricamente. L'imperialismo economico francese è sostenuto con vigore da TARLE (1914, 1926, 1950), ma l'assenza di adeguate differenziazioni è criticata già da DUFRAISSE, 1966: 530-531. Per l'Italia, la storiografia propende tuttavia per un giudizio negativo (cfr. ad es. BULFERRETTI & COSTANTINI, 1966: 261-262, 270; DAL PANE, 1971-1973; VILLANI, 1986: 38; e lo stesso DUFRAISSE, 1986), benché non manchino inviti a non generalizzare (ANTONIELLI, 1988). La necessità di differenziare per settori e per regioni sembra essere stata riconosciuta già da tempo in Germania (HOENINGER, 1905, DROTTBOOM, 1906 e REMIGOLSKI, 1930), il che ha probabilmente favorito la disamina delle condizioni economiche in studi di ottimo livello (cfr. gli ormai classici di SCHMIDT, 1905; L'HUILLIER, 1951; DUNAN, 1942; BERDING, 1973).

burghesi, ed il blocco inglese delle coste del Mare del Nord fu volutamente assai meno rigoroso di quello delle coste francesi. Il sostenuto livello del giro di affari di Amburgo poteva d'altra parte indurre in tentazione gli amministratori napoleonici preposti al controllo dell'esecuzione del blocco, specie negli anni in cui il governo della città era ancora affidato al Senato locale: la corruzione assunse in effetti, come vedremo, dimensioni macroscopiche.

Si è pertanto ritenuto opportuno introdurre nel confronto una terza città, situata nei territori annessi all'Impero, ma in una differente area commerciale che permettesse un contrasto con Amburgo: non restava che il Mediterraneo, e dunque Genova (1805), Livorno (1808), Ancona o Trieste (1809). Lo studio dell'economia di questi porti in età napoleonica necessita ancora di approfondimenti, mentre mancano studi sui loro negozianti¹⁰; la scelta di Livorno è stata determinata sia dalla relativa esaustività della documentazione amministrativa conservata, sia dalla analogia con Amburgo di un controllo francese indiretto seguito dall'annessione¹¹. La storiografia aveva accennato all'importanza del contrabbando inglese nel Regno d'Etruria¹², ma il tema non era stato finora ulteriormente approfondito. Più ancora che negli altri porti europei, i negozianti della città erano in maggior parte immigrati di data relativamente recente, e i toscani restavano in minoranza: quali, in questo contesto, le scelte adottate di fronte alle difficoltà?

Limiti cronologici e struttura

Al centro del presente studio si pongono gli anni 1806-1813, ovvero il periodo che va dalla proclamazione del blocco continentale e dal conseguente inasprimento delle disposizioni commerciali adottate dalle altre due grandi potenze in gioco - Gran Bretagna e Stati Uniti - al disfacimento del sistema seguito al disastro russo. Livorno fu evacuata dai Francesi nel gennaio 1814, Bordeaux accolse festosamente le truppe del duca d'Angoulême nel marzo, Amburgo vide partire gli ultimi funzionari nel maggio 1814: questi eventi furono accompa-

¹⁰ Per Genova cfr. BULFERRETTI, 1957; BULFERRETTI & COSTANTINI, 1966: 261-262, 270; per Trieste occorre ancora rifarsi a QUARANTOTTI, 1954, opera in cui il commercio triestino occupa una parte tutto sommato relativamente marginale. Per Livorno, nonostante diversi contributi (GRASSI, 1938; GUARNIERI, 1968; FILIPPINI, 1985), manca ancora una solida sintesi. Le visioni tradizionali sono costantemente riproposte: VILLANI, 1986: 38-39; MI-NECCIA, 1989; COPPINI, 1993: 119-127.

¹¹ Un ulteriore motivo contingente che ha fatto propendere per Livorno è rappresentato dalla necessità di ridurre, per almeno una delle tre città, gli spostamenti per consultare il materiale archivistico, visto che la ricerca si è svolta a partire dall'Istituto Universitario Europeo di Firenze.

¹² TARLE, 1950: 169-170, 195.

gnati dal ristabilimento immediato della più completa libertà commerciale e marittima.

Una certa cura è stata comunque posta nel tentativo di delineare i tratti morfologici del negozio delle tre città a fine Settecento, nel ricostruire la tipologia dei traffici marittimi, e nel seguirne l'evoluzione politica e commerciale fino alla dichiarazione del blocco continentale (cap. 2-5). L'intenzione è quella di far sì che, quando arriviamo finalmente ad analizzare il comportamento dei negozianti dopo la proclamazione del decreto di Berlino, si sia abbastanza familiarizzati coi protagonisti delle vicende, e soprattutto con le strategie adottate comunemente in periodo di guerra.

I capitoli centrali esamineranno le possibilità commerciali offerte dal regime napoleonico (guerra di corsa e licenze, cap. 6), la ristrutturazione dei circuiti commerciali per contornare le disposizioni proibitive francesi e l'organizzazione di un vivace contrabbando (cap. 7 e 8), i rapporti tra negozio e potere (cap. 9), l'entità di un eventuale investimento in beni fondiari da parte dei negozianti (cap. 10); al termine di questa rassegna, si cercherà di quantificare la dimensione della crisi, analizzando la tenuta numerica del gruppo dei negozianti, i fallimenti, le notizie relative al ritiro dagli affari e ai trasferimenti all'estero (cap. 11). Il capitolo conclusivo riassumerà infine le direzioni prese dal commercio a partire dalla Restaurazione ed il ruolo sociale e istituzionale che i negozianti seppero ritagliarsi in questo periodo nella realtà locale in cui erano inseriti.

Il tessuto storiografico

Siamo partiti, si diceva, da un confuso senso di disagio di fronte alle descrizioni apocalittiche della crisi dei porti continentali europei in età napoleonica: ci sembrava quantomeno opportuno operare qualche distinguo tra i diversi gruppi sociali, tra le diverse categorie professionali. Più precisamente ci siamo chiesti cosa avvenisse in questi anni dei negozianti, che la storiografia sull'*ancien régime* ci presenta sovente come elemento di modernità¹³, e quella dell'Ottocento ha passato a lungo sotto totale silenzio¹⁴. Non vi era il rischio che le differenti preoccupazioni degli studiosi del Settecento, degli specialisti

¹³ Ad es. RUPPERT, 1981. Una critica all'unilateralità dell'interpretazione sombartiana e weberiana del capitalismo come prodotto della mentalità di un individuo o di un gruppo, e un invito a prendere in considerazione anche il peso della struttura economica e sociale nei destini e nella mentalità del singolo, in BRAUDEL, 1979: 353-355.

¹⁴ Negli ultimi anni, il tema sembra riscuotere peraltro un certo interesse, almeno in Italia: cfr.: D'ANGELO, 1988; DAWES, 1990; MACRY, 1989; LEVATI, 1992 e 1993; SCARDOZZI, 1989, 1990 e 1991 e, per Livorno in particolare, LO ROMER, 1987.

napoleonici e degli esperti dell'Ottocento mettersero in ombra la fondamentale continuità del predominio sociale ed economico a lungo esercitato dai negozianti nelle città a vocazione mercantile, in particolare nei porti?

Può stupire in effetti che i negozianti occupino tutto sommato una posizione marginale nella storiografia sociale ed economica sull'Ottocento. Indubbiamente si potrebbe obiettare che essi non costituiscano più, nel XIX secolo, un gruppo sufficientemente coeso per poter essere oggetto di un'analisi specifica: la diversificazione delle funzioni economiche da essi esercitate renderebbe in altre parole fuorviante considerarli come gruppo omogeneo, come invece sembra ancora possibile per i secoli precedenti. Sul delicato problema di definire con sufficiente rigorosità il "negoziante" dovremo tornare più oltre. Basti qui rilevare che il processo di differenziazione funzionale tra banchiere, assicuratore, commissionario, armatore e commerciante, avviato a partire dalla seconda metà del Settecento, sembra verosimilmente potersi considerarsi giunto a maturazione nella maggior parte delle grandi piazze commerciali nella seconda metà dell'Ottocento; la cronologia e le modalità di tale diversificazione costituiscono tuttavia un terreno di analisi praticamente inesplorato, benché di grande interesse anche come possibile indice del grado di sviluppo di realtà economiche e sociali geograficamente distanti ma tra loro correlate a ragione della natura internazionale del negozio stesso. Poiché poco sappiamo sull'argomento, è d'altra parte impossibile escludere a priori che il negozio abbia cessato, nell'Ottocento, di costituire un soggetto sociale degno di interesse.

Vi è tuttavia una ragione più profonda, mi sembra, che può contribuire a spiegare la relativa "latitanza" dei negozianti dal panorama storiografico ottocentesco. Il confronto tra Settecento e Ottocento porta generalmente a contrapporre l'enorme espansione dei traffici ed il fondamentale ruolo di deposito svolto allora dai maggiori porti europei nel Settecento alla successiva affermazione sempre più marcata della produzione meccanicizzata (incrementata, a seconda dei settori e dei paesi, dalla domanda interna o dai mercati mondiali) ed al conseguente ruolo prioritario assunto dal capitale industriale.

In una visione rigorosamente marxista, il capitale mercantile, indotta la domanda dei mercati extraeuropei e creato un sistema internazionale di scambi, avrebbe aperto la strada al capitale industriale ed esaurito così la sua funzione storica¹⁵. Ma anche le concezioni meno ortodosse concordano sull'esistenza di una radicale modifica strutturale. L'innovazione tecnologica stessa, segno e simbolo della nuova era, assesterrebbe il colpo definitivo al commercio di deposito con l'avvento della navigazione a vapore e della ferrovia.

¹⁵ Cfr. KRIEDTE, 1980: 160.

Lo spartiacque di tale mutamento strutturale viene collocato proprio durante le *french wars*:

Le XIX^e siècle ne fut plus l'âge du sucre, du café et du vin, mais celui du charbon, du fer et du coton [...]. La Révolution et la guerre n'ont fait que précipiter et aggraver un déclin inévitable par suite des changements de structure de l'économie mondiale¹⁶.

Poiché tale modifica avrebbe marginalizzato il ruolo dei negozianti dei grandi porti di deposito, il loro studio diviene implicitamente superfluo¹⁷. Una tale netta contrapposizione, di sapore vagamente teleologico, rischia tuttavia in primo luogo di appiattire la molteplicità delle situazioni offerte dai diversi porti e la differente cronologia della congiuntura propria a ciascuno di essi; d'altro lato, essa tende a ignorare o almeno a sottovalutare la sperimentata capacità del capitale mercantile - o se si preferisce, dei suoi detentori - di ricercare forme di investimento alternative ogniqualvolta quelle tradizionali si rivelassero impraticabili o irredditizie.

Proprio l'età napoleonica ed i difficili anni di guerra economica tra Gran Bretagna e continente possono essere presi come banco di verifica della capacità dei negozianti di stornare le minacce poste al commercio. Il caso di Amburgo si rivelerà in questo senso emblematico, giacché nulla restò intentato: dalla corruzione allo sfruttamento sistematico delle carenze numeriche o qualitative del personale francese, dal contrabbando all'utilizzo delle normative introdotte in un senso non previsto dal sistema. Ma quanto, nel caso amburghese, può essere attribuito a peculiarità locali e quanto, invece, considerato esemplare anche di altre realtà dell'Impero napoleonico?

Scarsamente presenti nella storiografia ottocentesca, i negozianti non sembrano incontrare maggiore favore da parte della storiografia sociale o di quella economica sul periodo rivoluzionario e napoleonico¹⁸. Nel campo della storiografia sociale abbiamo assistito negli ultimi trent'anni al rigetto del pa-

¹⁶ L'osservazione, riferita a Bordeaux, è di CROUZET, 1968a: 510; per Livorno si veda LO ROMER, 1987: 19: "Both contemporary observers and recent studies agree that Livorno's commercial situation changed radically in the period following the wars of the French Revolution and the restoration of the grand ducal government in Tuscany".

¹⁷ Si noti per inciso che tale impostazione si traduce ad es. nella rimarchevole assenza nei 7 volumi *Geschichtliche Grundbegriffe* (BRUNNER, CONZE & KOSELLEK, 1974-92) delle voci "commercio" o "negoziante", mentre vi sono quelle di "nobiltà", "contadino", "imprenditore" (industriale), "fabbricante", "borghese", "fabbricante", "industria"; per il momento, anche i 13 volumi finora editi di REICHHART & SCHMITT, 1985-, hanno la voce "finanza", ma non quella "commercio".

¹⁸ La storiografia economica su questo periodo è, a sua volta, minoritaria rispetto agli studi politici, istituzionali, diplomatici che dominano la scena: si vedano a questo proposito le considerazioni di ASSELAÏN, 1989: 927 sulla carenza di studi economici in occasione delle celebrazioni del bicentenario, constatabile anche da *Les colloques du bicentenaire*, 1991.

radigma secondo il quale il 1789 sarebbe stato l'opera di una borghesia cosciente di sé e desiderosa di instaurare un quadro istituzionale che le potesse garantire il completo trionfo sul piano sociale, politico ed economico; di conseguenza, è stato rimessa in discussione la questione dei protagonisti e dei beneficiari della Rivoluzione. E' stata così avanzata, da parte "revisionista", la tesi di una fondamentale convergenza di interessi tra nobiltà e borghesia francese alla vigilia della Rivoluzione e di una sostanziale continuità sociale tra *ancien régime* e Restaurazione, il cui nucleo fondamentale è individuabile nella proprietà terriera¹⁹. Dall'altro lato dello schieramento, si è continuato a ribadire il carattere borghese della Rivoluzione, accettando semmai di introdurre il concetto di rivoluzione "borghese-contadina"²⁰. Il dibattito non ha tuttavia minimamente stimolato studi empirici sul mondo mercantile portuale nell'età rivoluzionaria e napoleonica; per i "revisionisti", si trattava semmai di dimostrare la scarsa propensione capitalistica della borghesia francese²¹, la dinamicità della nobiltà o la tendenza della borghesia mercantile all'assunzione di modelli di vita nobiliari²². Per la posizione marxista, lo sviluppo capitalistico promosso con la Rivoluzione era prevalentemente quello industriale, non certo quello mercantile affermatosi già in età moderna. Non vi era dunque alcun interesse a verificare se il ceto mercantile portuale, riconosciuto come uno degli elementi trainanti dell'economia e dei fattori di "modernità" nella società settecentesca dei maggiori paesi europei, abbia subito effettivamente con la Rivoluzione e l'Impero quel definitivo tracollo che gli veniva attribuito quando l'interpretazione della Rivoluzione come strumento di promozione della futura borghesia industriale era un credo indiscusso. Eppure l'attestata continuità sociale dei negozianti in diverse città portuali, almeno per tutta la prima metà dell'Ottocento, il loro assoluto predominio nelle strutture amministrative e nelle associazioni private locali, come pure la perdurante consistenza di numerosi patrimoni mercantili avrebbero potuto indurre a riflettere ulteriormente sulla

¹⁹ CHAUSSINAND-NOGARET, 1975a e 1975b.

²⁰ Per le modifiche nello schieramento marxista, cfr. ELLIS, 1978: 371; sull'interpretazione marxista ed in generale sui termini del dibattito, si vedano i contributi del *Consortium on revolutionary Europe* del 1974, in particolare FRIGUGLIETTI, 1978; SHULIM, 1978; PARKER, 1978; cfr. anche CAPRA, 1978b.

²¹ TAYLOR, 1964.

²² Rispettivamente FORSTER, 1961 e 1980; LUCAS, 1976: 91, 96-97 insiste sia sulla eccezionalità della situazione dei grandi porti e delle grandi città nel contesto urbano francese, caratterizzato piuttosto da città medio-piccole, sia su quella della *haute-bourgeoisie* capitalista portuale, per nulla assimilabile al resto delle *middle class*. Propensa a negare un antagonismo di classe tra borghesia e nobiltà alla fine dell'antico regime, la storiografia "revisionista" è semmai interessata a marginalizzare l'importanza del mondo del grande negozio, e a negarne i caratteri capitalistici, sostenendo ad es. che la ricerca del profitto era subordinata all'ideale sociale non capitalista di annobilitazione (*ibidem*, p. 96).

validità degli assunti tradizionali.

Dal canto suo la storiografia economica sul periodo napoleonico ha concentrato a lungo la propria analisi sugli effetti di ritardo o di promozione indotti dal blocco continentale sull'industrializzazione, tematica stimolata dagli scottanti dibattiti sui *late comers* e sulle origini del sottosviluppo e dalle controversie sugli effetti delle politiche protezionistiche sull'industria, e rilanciata dalle teorie della protoindustrializzazione.²³ Parallelamente ci si è interrogati anche sulle conseguenze del ventennio rivoluzionario e napoleonico sul settore primario, sia considerando i mutamenti avvenuti nella proprietà fondiaria (vendita dei beni nazionali) e la (mancata) corrispondente mutazione nei metodi di sfruttamento del suolo, sia sottolineando il drenaggio di risorse umane operato dalla coscrizione e da una prolungata situazione di guerra; una certa attenzione è stata anche rivolta alle colture o agli allevamenti promossi dal regime o stimolati dal blocco continentale²⁴; le sorti del commercio marittimo restano tuttavia una preoccupazione di pochi studiosi, e le indagini sui negozianti una rarità²⁵.

Indubbiamente all'interno di questo filone di studi sull'economia napoleonica non mancano indicazioni generali che permettono di inquadrare la problematica delle economie portuali nel contesto europeo di lungo periodo; F. Crouzet ad esempio rileva che

Il y a une réelle désindustrialisation, une pastoralisation des régions côtières et maritimes, qui souvent au XVIIIe siècle avaient été les plus prospères, et, par contre, on constate l'essor d'un certain nombre de régions situées plus à l'intérieur des terres, le long de l'axe rhénan²⁶.

²³ Cfr. *Bilan du monde en 1815*, 1965; GODECHOT, 1972. Una sintesi dello stato della ricerca in Germania in DUFRAISSE, 1981; FISCHER, 1987; WEHLER, 1989. Si vedano anche gli atti del colloquio su "L'influence de la Révolution française et du régime napoléonien sur la modernisation de l'Europe", tenutosi all'I.U.E. di Firenze, 26-28 ottobre 1988, sezione VII *Le blocus continental*, DOC IUE 295/88 (COL 56).

²⁴ Anche per la portata sociale delle mutazioni della proprietà fondiaria indotte dalle conquiste francesi, il tema della vendita dei beni nazionali e della *Säkularisierung* è tra i più studiati; per i rimandi bibliografici, cfr. più oltre, cap. 10.

²⁵ BUTEL, 1966, 1967b, 1968, 1970, 1971, 1972, 1977, 1991a: 172-249; 1991b; 1992. Per il commercio tedesco, si vedano soprattutto gli studi di KUTZ, 1969, 1974, 1980, 1986; per il commercio britannico resta fondamentale CROUZET, 1958, per quello danese HEILS, 1953, per le relazioni diplomatico-commerciali tra Francia e Stati Uniti BONNEL, 1961. In generale BERGERON, 1978a: 285 rilevava una certa riluttanza nei paesi europei assoggettati alla Francia ad occuparsi del periodo francese ed un netto ritardo della storiografia economica sul periodo napoleonico. Tra gli interventi più recenti, che aspirano a coprire l'intero panorama dell'economia europea, cfr. il numero monografico della «Revue économique» del novembre 1989, dedicato al tema: "Révolution de 1789: guerres et croissance économique"; AERTS & CROUZET, 1990.

²⁶ CROUZET, dibattito successivo all'intervento di GODECHOT, 1972: 372.

Per gli autori che hanno studiato il commercio marittimo di questo periodo, il *leitmotiv* è costituito dalla mutazione delle strutture commerciali. Occorre peraltro rilevare come si tratti per lo più di studiosi francesi, il cui sguardo era rivolto soprattutto alle coste atlantiche del loro paese. Il periodo della Rivoluzione e dell'Impero, in quest'ottica,

marque la fin du grand commerce d'entrepôt permettant les fructueuses réexportations de produits coloniaux à Nantes et à Bordeaux. Des liaisons directes sont désormais assurées entre les ports de l'Europe du Nord et les colonies, Hambourg leur doit une grande partie du gonflement de son trafic²⁷.

Se per la realtà francese il giudizio storiografico appare definito, non appena ci spostiamo al di fuori della Francia manchiamo in misura drammatica di studi approfonditi consacrati alle realtà portuali tra XVIII e XIX secolo. I lavori di sintesi si limitano sovente a riprendere le cupe visioni diffuse da una storiografia locale per lo più grettamente nazionalistica, tutta tesa a sottolineare le catastrofiche conseguenze della dominazione straniera. La crisi dei porti in età napoleonica le offriva eccellenti argomenti: ma proprio perché fortemente ideologizzata, tale produzione storiografica non era interessata ad operare dei distinguo relativamente alla incidenza della crisi sui diversi gruppi sociali, né in fondo a quantificarla ed esaminarla in dettaglio. Forse che il calo nel numero delle navi entrate dei porti e le testimonianze sulla miseria dei ceti popolari non parlavano da sé?

La presente ricerca mostrerà la relativa vitalità dei negozianti portuali in età napoleonica. Oltre a evidenziare i limiti nella prassi dell'applicazione del modello istituzionale napoleonico, ciò indurrà forse a riconsiderare la legittimità della marginalizzazione dei negozianti nel panorama storiografico ottocentesco.

Il negozio

Abbiamo or ora evocato il problema della differenziazione funzionale del negozio tra Sette e Ottocento. Lasciamo momentaneamente da parte la questione delle fonti disponibili per reperire e caratterizzare i negozianti, su cui sarà d'uopo ritornare, e le difficoltà di raccogliere materiale con l'auspicabile esautività. Concentriamoci sull'essenziale: ha senso parlare, per gli inizi dell'Ottocento, di un "corpo" di negozianti, dei negozianti in quanto gruppo? Vi sono in altre parole non solo interessi e concezioni comuni all'interno della professione tali da risultare più forti degli elementi di contrapposizione - la concorrenza, in primo luogo - ma ancora sedi istituzionali adeguate in cui tali inte-

²⁷ BUTEL, 1975: 295.

ressi possano trovare adeguata espressione?

La risposta ci sembra affermativa, benché occorra evidentemente differenziare da luogo a luogo. In effetti, già nel corso del Settecento sia il negozio di Amburgo che quello di Bordeaux - con un certo ritardo anche quello di Livorno - avevano elaborato sedi di dibattito e aggregazione: Camera di Commercio e borsa, ma anche *clubs* privati e associazioni di vario genere. Certo, "corpi" e corporazioni sono stati aboliti; ma poi riappaiono parzialmente in forme nuove: cos'altro è la Camera di Commercio, se non un organismo di rappresentanza e difesa di interessi cetuali? Le istituzioni napoleoniche regolamentano, modificano, censurano. Ma le Camere di Commercio sapranno mantenere una loro vitalità - diciamolo pure, una loro combattività - nell'impoverito dibattito che l'Impero è disposto a tollerare²⁸. Anche quando era mancata la possibilità formale di una rappresentanza nazionale, per le questioni essenziali - quali la temuta abolizione della tratta e della schiavitù - il negozio portuale bordolese aveva saputo trovare il modo di mobilitarsi, benché non sempre con successo²⁹: non c'è motivo di affermare *a priori* che questa capacità venga improvvisamente meno.

Oltre che negli organismi preposti alla rappresentanza del commercio, i negozianti potevano trovare forme e modi di espressione all'interno del notariato napoleonico, in cui furono massicciamente presenti in tutte e tre le città studiate. Il dato non può sorprendere: ricchi, proprietari - la proprietà, lo ribadiremo, era difficilmente separabile dall'attività commerciale, in quanto garanzia di credito - e socialmente influenti, come avrebbero potuto restare esclusi, in un sistema basato fundamentalmente sul censo? Ampia integrazione, dunque: le liste dei *plus imposés* e i consigli municipali delle città portuali pullulano di negozianti. Come non sospettare che questi non approfittassero, se e quando possibile, per difendere gli interessi della professione dalle ingerenze e dalle pretese del potere? E per poco che si aprano gli archivi notarili o si studino percorsi biografici, come non notare l'intreccio inestricabile

²⁸ HIRSCH, 1991: 102-104. Se non si è potuto dedicare un capitolo specifico all'azione delle Camere di Commercio delle tre città portuali studiate, ciò è dovuto alla distruzione degli archivi sia a Bordeaux che a Livorno: in quest'ultima città restano solo i registri delle deliberazioni, che si sono ampiamente utilizzati. Ad Amburgo la Camera di Commercio di tipo francese tenne la sua prima seduta appena nel settembre 1811 (*Dokumente zur Geschichte der Handelskammer*, 1965: 75); per la difesa dei propri interessi i negozianti anseatici sembrano aver fatto maggiore affidamento sulle deputazioni inviate a diverse riprese a Napoleone. E' stato possibile reperire qualcuna delle memorie delle Camere di Commercio inviate ad altre amministrazioni: specie da quelle di Bordeaux, emerge una velata critica a diversi aspetti della legislazione imperiale. Si veda anche l'azione della Giunta di commercio di Barcellona, ROUSTIT, 1956-59: 316, 340-341, 346-348.

²⁹ MEYER, TARRADE, REY-GOLDZEIGUER & THOBIE, 1990-91: I, 278-283; cfr. anche più oltre, cap. 4.3..

- crediti, matrimoni, transazioni diverse - tra esponenti del grande negozio locale e funzionari napoleonici - quelli stessi chiamati ad applicare con inaudito rigore una legislazione fatale al grande commercio marittimo, prosperato fino ad allora all'ombra di una protezione moderata e di una grande libertà d'azione?

Contraddizione insanabile per il regime, quella di conciliare le ragioni imposte dalla guerra economica dichiarata alla Gran Bretagna con l'esigenza di appoggiarsi su un gruppo socialmente influente e indiscutibilmente dominante, nelle città portuali, quale quello dei negozianti. Da qui una delle cause delle enormi difficoltà - e della sostanziale incapacità - di far applicare la normativa commerciale con quel rigore che solo, forse, avrebbe potuto renderla efficace³⁰.

Ma i negozianti seppero approfittare anche di tutte le carenze dell'amministrazione napoleonica, quali la scarsità del personale o la sua inaffidabilità. Ché, minacciati sul piano economico, fu sul piano economico che si articolò prioritariamente la risposta del negozio alla sfida del blocco continentale: l'ingresso nelle istituzioni fu solo uno dei mezzi, che si affiancò alla frode, al contrabbando, o all'investimento dei capitali in altri settori. Da qui, l'apertura per un regime che fu in guerra per tutta la sua esistenza, di un "fronte" interno: un "fronte del porto" tanto più insidioso quanto le sue linee correvano all'interno del sistema, nella composizione degli organismi chiamati al supporto del regime stesso, su una frontiera terrestre e marittima di più in più estesa, tra una popolazione dalla fedeltà sempre più dubbia.

Alcuni problemi di un approccio comparativo

Metodologicamente, l'approccio comparativo ci è sembrato il più adeguato per rispondere agli interrogativi che ci siamo posti. Tuttavia vi sono dei limiti non indifferenti posti alla ricerca dalla natura delle fonti disponibili, su cui è opportuno soffermarci.

Una prima serie di difficoltà concerne l'individuazione dei negozianti in documenti a carattere amministrativo, giudiziario, fiscale o statistico che non

³⁰ Non entriamo nel merito della possibile efficacia del blocco economico come strumento per forzare il nemico alla pace. La questione è da sempre stata controversa, più sulla base di priori ideologici che di studi empirici; essa costituisce in ogni caso il problema centrale dei primi studi sul blocco continentale, quali KIESELBACH, 1850 o HECKSCHER, 1922. A CROUZET, 1958 il merito di aver analizzato concretamente gli effetti del blocco continentale sulla economia inglese a seconda delle mutevoli possibilità di applicazione reale del blocco. Come è noto, lo studioso giunge alla conclusione che il blocco poteva colpire sensibilmente determinati settori dell'economia britannica, qualora avesse potuto essere applicato con vigore per un periodo prolungato.

sono stati concepiti espressamente per rilevare la loro presenza. Negli atti si riscontrano talora singoli individui, talora ragioni sociali. Già l'impresa di ricostruire chi effettivamente operasse in ciascuna ragione sociale mercantile attiva è ardua, in un'epoca nella quale non vige alcun obbligo di registrazione delle società, se non di quelle in accomandita e quelle anonime. I confini sono ulteriormente complicati dall'ampia presenza, nell'attività economica, del tessuto familiare. In caso di malattia o di viaggio, il negoziante può firmare una procura in favore di un socio, ma più spesso affida la cura dei propri affari ad un fratello, un figlio o alla moglie - figure che intuiamo così ben al corrente degli affari, ma che altrimenti sfuggono alla nostra percezione. Di chi occuparsi, dunque? Il problema si è risolto sul terreno empirico, giacché le informazioni sui negozianti di questo periodo sono sufficientemente esigue da non permettere di adottare che una definizione quanto più larga possibile, a rischio di perdere altrimenti troppe informazioni: in altre parole, a seconda della fonte, si è considerato il negoziante individualmente, la ragione sociale o la rete di legami famigliari a cui appartiene, specificando evidentemente di volta in volta.

Proprio la relativa carenza non tanto di singole informazioni sui negozianti, ma di una fonte che consenta di cogliere in modo esaustivo il loro operare, pone inevitabilmente un problema di rappresentatività. I documenti consentono infatti di ricavare dei dati, per lo più non sistematici, su uno o più negozianti, raramente sull'insieme. Un negoziante che un rapporto di polizia indichi sospetto di contrabbando, qualche caso di frode scoperto, le registrazioni di fallimenti e di ritiro dagli affari, qualche contratto o qualche procura che getta luce su un affare particolare, alcuni conti da cui è desumibile il profitto di una singola operazione - in che misura tutto ciò fornisce delle indicazioni sul mondo del negozio nel suo complesso? Certo, si sono ricercate quante più informazioni possibili, col conseguente rischio di accentuare la descrizione a scapito dell'analisi. Laddove la natura della fonte lo consentiva - è il caso ad es. dei fondi dell'*enregistrement* o delle liste di notabili - i dati complessivi sono stati rapportati all'insieme del gruppo cui la fonte fa riferimento (acquirenti di beni immobili o notabili) e/o al complesso dei negozianti ricavabile da altre fonti (liste di patenti, almanacchi). Negli altri casi, il dato viene presentato nella sua specificità, ed acquista valore di ipotesi più generale solo qualora suffragato da altri casi analoghi o da testimonianze di altre fonti.

Il quadro che è stato così possibile ricostruire sembra talora assumere un carattere fortemente impressionista, quasi si stesse montando un *puzzle* incompleto. Al tempo stesso la necessità di lavorare contemporaneamente su tre "fronti" e di uniformare di volta in volta le informazioni a disposizione per le

tre città su singoli aspetti ha portato, davanti a tradizioni storiografiche differenti e a storie locali di diversa qualità, a dover presentare dettagliatamente i risultati della ricerca empirica, prima di poter passare al confronto con la situazione nelle altre città. Ciò potrà talora dare l'impressione di un certo squilibrio tra le varie parti che costituiscono la presente ricerca, l'estensione di una tematica non corrispondendo sempre all'importanza della parte sull'insieme. Carenze che speriamo possano servire da stimolo a nuove ricerche sul mondo del negozio in altri centri commerciali, che permettano finalmente di ridare ai negozianti quel posto che sembra loro spettare nella gerarchia sociale e del denaro a inizi Ottocento.

PARTE SECONDA

**IL MONDO DEL NEGOZIO
FINO ALLA PROCLAMAZIONE
DEL BLOCCO CONTINENTALE**

CAP. 2 - MORFOLOGIA DEL MONDO MERCANTILE AD AMBURGO, BORDEAUX E LIVORNO NEL SETTECENTO

2.1 Definizione del negoziante

La definizione del mondo del negozio portuale tra Sette e Ottocento è tutt'altro che agevole. Soggetto a frequenti mutamenti di ragione sociale, a successioni e ristrutturazioni patrimoniali e organizzative all'interno della famiglia, a repentine uscite di scena a causa di un fallimento o di un trasferimento - l'emigrazione dei negozianti di una piazza è un fenomeno assai meno studiato dell'immigrazione, ma la sua funzione economica è altrettanto essenziale - il panorama mercantile delle città portuali appare quanto mai sfuggente¹; già il semplice calcolo del numero dei negozianti che operano in una determinata piazza si rivela impresa non agevole. Che cos'è, in effetti, un negoziante?

Il termine, affermatosi in Francia tra la metà del '600 e gli inizi del Settecento non senza che permangano a lungo incertezze sul suo uso serve a designare coloro che esercitano il commercio all'ingrosso²; questo non esclude tuttavia che determinate funzioni del grande commercio, quali le assicurazioni marittime o alcune fasi nelle transazioni delle merci, possano venire e vengano talora di fatto esercitate anche da altre figure più specializzate³. Per l'area tedesca, a inizi Settecento appare il termine *Großhändler*, coniato sul diretto equivalente francese *marchand grossier* già in uso da almeno un secolo. Tuttavia il nuovo termine non soppianderà quello più antico di *Kaufmann*, che nel linguaggio ufficiale indica anch'esso il commerciante all'ingrosso, contrapposto a *Krämer*, il dettagliante⁴.

La necessità di una distinzione terminologica tra i grandi ed i piccoli commercianti nasce, in Francia, all'interno di una volontà politica determinata a non escludere completamente la nobiltà dall'esercizio della mercatura: da qui l'elaborazione di tutta una serie di testi legislativi nei quali si cercò di operare un difficile distinguo tra le attività che comportavano deroga allo stato nobiliare e quelle invece ammissibili⁵. Analogo lo sviluppo in altre regioni europee, ad

¹ Si può osservare in generale che raramente una casa commerciale durava più di un secolo; la mancanza di famiglie dalle antiche tradizioni era uno degli elementi che maggiormente colpiva gli osservatori esterni. Per Livorno, cfr. FILIPPINI, 1990a: I, 83; per Amburgo, cfr. oltre, cap. 2.2.

² Cfr. CAVIGNAC, 1985: 22; BRAUDEL, 1979: 331-332: in Italia la differenza tra *mercatura* e *mercanzia* è già attestata a metà del Quattrocento.

³ Cfr. CARRIERE, 1973: 273.

⁴ Cfr. GRIMM, 1854-1954: voci *Groszhändler* e *Kaufmann*.

⁵ Su questo aspetto si veda in particolare LEVY-BRUHL, 1933a. Significativi in Francia

esempio nei domini asburgici, dove dalla fine Seicento numerose prammatiche ribadivano la perfetta compatibilità tra nobiltà e negozio⁶. In altre realtà ed in altri assetti politico-sociali, invece, tale distinguo non ha ragione di essere: ad Amburgo, città borghese e mercantile per antonomasia, alla nobiltà era preclusa perfino l'acquisizione fondiaria urbana, e di conseguenza la partecipazione politica attiva, ad essa legata⁷.

Parallelamente sembrerebbe sorgere negli stessi "negozianti" la coscienza di una propria specificità ed il desiderio di distinguersi dai mercanti al dettaglio anche mediante l'adozione di un termine nuovo⁸. A un giovane intendente a Parigi il cui avo era stato negoziante e armatore a La Rochelle sembrava ormai ingiurioso, negli anni Sessanta del Settecento, vedere questi definito in alcuni documenti come *marchand*⁹. All'indomani della fine della dominazione napoleonica a Livorno, la distinzione tra negoziante e dettagliante fu sancita da un criterio amministrativo, giacché furono considerati negozianti solo coloro ai quali la Dogana apriva un fido, condizione questa necessaria per poter divenire membro della Camera di Commercio; la barriera era evidentemente al contempo anche sociale: i dettaglianti erano pressoché assenti anche dalle associazioni filantropiche locali, e si vedevano negare l'accesso alle "serate" dei negozianti¹⁰.

Tuttavia una definizione in termini di autocoscienza di gruppo, che pur pare a tratti di poter cogliere con evidenza, non risulta in fondo pienamente soddisfacente nemmeno per la realtà francese, per la quale lo sforzo di autodistinzione era pur stato maggiore. Come interpretare infatti che negli almanacchi di Bordeaux di fine Settecento, concepiti ad uso del mondo del commercio, negozianti e mercanti, di cui si fornivano gli indirizzi, fossero raggruppati in un'unica rubrica, in rigoroso ordine alfabetico? Se ammettiamo

soprattutto i testi costitutivi delle Compagnie delle Indie. Sul dinamismo economico della nobiltà francese, ed in particolare di quella bordolese, in contrasto con lo stereotipo dell'inetitudine che la condannerebbe inevitabilmente alla decadenza, cfr. FORSTER, 1961: 19-22, 33.

⁶ Tuttavia il patriziato milanese continuò a considerare il negozio incompatibile con lo stato nobiliare: cfr. LEVATI: 1993.

⁷ Sulle caratteristiche del regime istituzionale amburghese cfr. oltre, cap. 2.4.

⁸ CARRIERE, 1973: 237-238.

⁹ Il padre dovette rassicurarlo spiegandogli come i termini di *négociant* e *banquier* non si fossero affermati che nel corso dei 50-60 anni precedenti. La vicenda in FORSTER, 1980: 40. La famiglia Dupont - oggetto dello studio di Forster - era di La Rochelle. Il nonno Paul Dupont era deceduto nel 1744; il figlio Paul François era tesoriere di Francia, il nipote in questione, Jean-Samuel (secondogenito) divenne intendente di Francia a Parigi. La lettera di Paul François al figlio, riportata in inglese, è del 3 dicembre 1765.

¹⁰ Cfr. LO ROMER, 1987: 67, e note 8 e 9, p. 302. Sulla proliferazione di associazioni filantropiche a Bordeaux negli anni Quaranta dell'Ottocento, cfr. JULLIAN, 1975: 720; KANDEL, 1989-90: 138.

inoltre che l'uso del termine negoziante da parte dell'interessato, ad esempio negli atti notarili, sia indice di una sorta di orgoglio e di desiderio di distinzione - cosa che spiegherebbe la frequente "usurpazione" del titolo da parte di figure minori, ampiamente segnalato nella storiografia - si deve comunque nel medesimo tipo di atti constatare come i negozianti utilizzino per definirsi, in maniera apparentemente indifferenziata, anche la qualifica di possidente o proprietario¹¹.

D'altra parte, per quanto sia indiscutibile che il commercio all'ingrosso necessiti di discrete risorse finanziarie, non è possibile individuare i negozianti neppure sulla base di meri criteri di fortuna: anche in caso di rovesci finanziari, la qualifica rimane loro, giacché legata anche a parametri di rispettabilità, stile di vita, relazioni famigliari e rapporti d'affari internazionali che non erano propri ad un mercante, per quanto questo potesse talora disporre di un capitale consistente.

La definizione più valida resta forse ancora quella avanzata da Cavignac, che nella stessa cauta scelta dei vocaboli testimonia la reale difficoltà di tracciare una linea di demarcazione netta in un contesto che permane fluido, nel quale rapide ascese ed improvvisi crolli erano sempre possibili, ed in cui la considerazione collettiva assume un peso determinante:

Un négociant est un commerçant d'une certaine envergure, notamment par ses relations avec l'étranger, souvent riche, ou considéré comme tel¹².

Tuttavia, il problema non è risolto. La presente ricerca non può esimersi dalla necessità di definire il proprio oggetto, accontentandosi di richiamare a propria difesa le difficoltà incontrate da tutti coloro che si sono cimentati in passato nello studio dei protagonisti del grande commercio internazionale intesi come gruppo sociale.

Indubbiamente, alcuni elementi sono ormai acquisiti: la sfera economica d'azione, in primo luogo, internazionale appunto, senza che ciò escluda affatto

¹¹ Almeno per Bordeaux e Livorno, non sembra possibile ricondurre il differente uso dei due termini, quello professionale (negoziante) e quello indicante lo *status* (proprietario) alla natura dell'atto rogato. BERGERON, 1978b: 40-41, vede nell'impiego del termine di proprietario da parte di un negoziante il segno di una ricerca di etichetta di rispettabilità analogo a quello che induce commercianti, banchieri e manifatturieri a non specificare la propria professione, definendosi genericamente "negozianti".

¹² CAVIGNAC, 1985: 24. Cfr. anche BERGERON, 1978b: 39: l'autore rifiuta di applicare il termine di negoziante solo a coloro che operavano in un quadro interregionale e internazionale, sottolineando piuttosto che, malgrado la diversa ampiezza del rispettivo cerchio di influenza, tutti coloro coinvolti in un circuito di distribuzione e inseriti in un tessuto di corrispondenti appartenevano ad una medesima società d'affari retta dalle medesime regole etiche e di prudenza e dalla medesima ricerca del profitto. Qui consideriamo tuttavia il gruppo più ristretto di coloro che sono inseriti in un circuito di scambi di vasto raggio.

peraltro dei traffici su scala regionale e locale, o la compravendita di partite di merci di valore modesto, ed in generale rapporti d'affari anche col mondo dei mercanti e dei piccoli bottegai, come attestano i dati talora desumibili dai processi per fallimento, o i contratti di prestito.

In secondo luogo, essenziale per un negoziante portuale è il mantenimento di un fitto circuito di relazioni personali con colleghi di altre piazze; per gli esponenti stranieri operanti in una piazza, ma non solo per loro, tali legami sono sovente consolidati mediante un'accorta politica matrimoniale. In ogni caso, i corrispondenti all'estero sono indispensabili sia per le operazioni commerciali vere e proprie, sia per ottenere quante più informazioni possibili sugli eventi di ogni sorta capaci di influenzare la domanda, l'offerta ed il prezzo delle merci: i "si dice" hanno spesso altrettanta importanza delle notizie accertate, giacché timori e speranze, generando previsioni e quindi operazioni economiche, riuscivano a influenzare intensamente il mercato. Il prezzo delle aringhe aumentò ad esempio vertiginosamente ad Amburgo alla fine della dominazione napoleonica non già per una accresciuta voracità degli acquirenti, né per una reale scarsità negli approvvigionamenti, ma semplicemente perché la notizia dell'ormai imminente arrivo nella regione delle truppe russe, unita alla informazione più o meno verificata della loro predilezione per questo alimento, generò un'ondata di acquisti speculativi tra i negozianti della piazza¹³.

Per garantire la propria esistenza economica, il negoziante doveva dunque cercare di tenersi sempre informato su eventi politici, accordi diplomatici, mutamenti nella politica economica, epidemie, disastri naturali che avvenivano in tutti i paesi della geografia commerciale nella quale egli era inserito. Sulla base delle informazioni ricevute, egli cercava di prevedere le conseguenze degli eventi sul mercato e di intervenire opportunamente su di esso mediante acquisti e vendite oculate. Il suo orecchio si doveva mantenere costantemente aperto alle possibilità di profitto che le circostanze offrivano - il profitto, inutile ricordarlo, restando sempre e comunque il motore del suo agire economico. La sua ragione sottoponeva poi ogni possibile impresa al vaglio critico di quella prudenza negli affari che induceva ad aborrire ogni operazione eccessivamente azzardata e che era garanzia di una rispettabilità senza la quale non era possibile esercitare la propria professione giacché i tassi di sconto si sarebbero fatti esorbitanti, condannando ben presto al fallimento¹⁴. Sia detto per inciso,

¹³ Cfr. A.N.P., F⁷3060, bollettino n° 77 di d'Aubignosc a Réal, 5 febbraio 1813: "On a remarqué qu'à Lubeck, à Hambourg, à Altona les harengs avaient éprouvé une hausse considérable. Il est curieux de devoir l'attribuer à la persuasion que c'est un mets délicieux pour les russes, et de voir des spéculateurs fonder leur bénéfice sur leur arrivée".

¹⁴ Sull'assunzione della razionalità a paradigma della prassi dei negozianti e della borghesia emergente nel 18° secolo, come pure sulle sue implicazioni in materia di educazione, organiz-

ci sembra che proprio dal momento che la ricerca del profitto è la molla dell'operare del negoziante non ci sia da sorprendersi se talora gli impellenti bisogni delle casse statali o di privati attirino i suoi capitali verso attività creditizie a tassi d'interesse particolarmente elevati piuttosto che verso la mercatura, né se sull'onda di un'offerta particolarmente favorevole, quale poté essere quella determinata dall'immissione dei beni nazionali sul mercato, egli si affretti ad acquistare degli immobili, che del resto tradizionalmente costituivano, nei nostri tre porti come altrove, la base stessa per l'accessione al credito. Non si può certo tacciare di irrazionalità economica una simile diversificazione del portafoglio dei propri investimenti.

La constatazione della apertura verso le differenti possibilità di investimento ci porta a sottolineare un terzo aspetto caratterizzante della figura del negoziante di fine Settecento, e precisamente quello della molteplicità delle funzioni economiche che egli esercitava. Nella maggior parte dei casi, nel periodo considerato il negoziante era, a seconda delle operazioni, acquirente, venditore, assicuratore, banchiere, armatore, commissionario, committente, e talora produttore. Se è in parte già riscontrabile come tendenza in atto quella della distinzione della figura del banchiere, sempre meno direttamente coinvolto in operazioni mercantili, le altre funzioni erano ancora confuse nella medesima persona fisica e lo resteranno per buona parte dell'Ottocento¹⁵. Non è, questo, un segno di arcaicità rispetto a realtà coeve, giacché tranne forse a Londra, Amsterdam e Francoforte un poco in avanti in questo processo di differenziazione, nel resto dell'Europa commerciante si ritrova una situazione analoga, se non ancora più confusa¹⁶. Quanto ai rami produttivi, nelle città

zazione e divisione del lavoro, viaggi, informazioni, cfr. RUPPERT, 1981: 21-96. Sul ricorso, da parte della gioventù del negozio, a pratiche speculative nella congiuntura di fine Settecento, cfr. oltre, cap. 5.2. Per una descrizione di fine Settecento dell'attenzione prestata dal negoziante agli eventi politici ed economici mondiali, si veda la bella pagina del medico J.L. von Heß, genero del senatore e negoziante amburghese Hudtwalker, in SCHRAMM, 1949: 253.

¹⁵ Ad Amburgo l'attività bancaria sembra essere concentrata specialmente nelle mani degli Ebrei. Una statistica professionale della comunità ebraica del 1764 indica 64 Ebrei impegnati in attività di cambio e di banca, accanto a 76 commercianti all'ingrosso. STREICHER, 1989: 10.

¹⁶ Uno studio sul commercio anglo-americano nella prima metà dell'Ottocento evidenzia come del resto anche a Londra la figura più comune sia quella del negoziante che opera al contempo su commissione ed in proprio (*commission merchant*), mentre il numero dei negozianti veri e propri (*merchants*) - cioè di coloro che secondo le coeve definizioni britanniche agiscono esclusivamente per proprio conto - è ancora limitato: BUCK, 1969: 4-12. A livello terminologico, tuttavia, la differenziazione è già presente. Nel Napoletano dell'Ottocento, invece "Col termine di negozianti - già usato per designare l'aristocrazia commerciale - si indicano di regola per tutto il secolo imprenditori polivalenti [...], artigiani del cuoio attivi nella vendita al dettaglio delle calzature, distillatori d'alcool che fanno commerci di generi coloniali e di candele steariche, medi e grandi mugnai [...]. Di negozianti pullulano, ad esempio, gli atti notarili

portuali tendono a fiorire attività strettamente legate al grande commercio internazionale sia per l'approvvigionamento in materie prime che per lo smercio del prodotto finito, quali raffinerie di zucchero, lavorazione del tabacco, stampa di tessuti di cotone¹⁷, cosicché non può meravigliare che il fabbricante sia talora un negoziante che ha finito per specializzarsi in un solo prodotto, trovando più conveniente assumersi anche una parte della sua finitura. E' il caso ad esempio della famiglia Justus di Amburgo, che da commissionari in svariate merci a metà Settecento divengono esclusivamente produttori di tabacco a inizi Ottocento. La famiglia Mazzoni di Livorno-Prato affianca invece ancora a inizi Ottocento la commissione in mercanzie di vario genere alla produzione e vendita di *fez* per il Levante. In altri casi - forse più frequenti di quanto non si sia fino ad ora ritenuto - i negozianti investivano una parte dei loro capitali in attività produttive non direttamente da loro gestite: nel porto labronico ritroviamo soprattutto capitali mercantili impiegati nella conceria¹⁸. La tesi avanzata per la Livorno ottocentesca dalla storiografia marxista, e ripresa poi anche da altri studiosi, dell'esistenza di un conflitto di interessi tra negozianti e manifatturieri è stata confutata da Lo Romer, che dimostra come in realtà fosse frequente il caso di investimenti complementari di capitali mercantili in attività produttive¹⁹. A Bordeaux, nel 1805 David Jonas Verdonnet,

della Napoli del secondo Ottocento": MACRY, 1989: 63, e ancora a fine secolo "guide e annuari cittadini indicano come banchieri personaggi che gestiscono attività armatoriali, assicurative, commerciali, ecc." (*ibidem*, p. 66). Nella Firenze della metà Ottocento, banca e commissione non sono ancora separate: SCARDOZZI, 1991: 457.

¹⁷ A Livorno anche e soprattutto lavorazione della paglia, del corallo, dell'alabastro, saponifici, fabbricazione di *fez* per il Levante. In tutti e tre i porti inoltre si registra una certa attività cantieristica.

¹⁸ Cfr. BAASCH, 1928; sulla famiglia Mazzoni, qualche accenno in ASSERETO, 1986: 764, 820, ma soprattutto la tesi in preparazione di Corinne Maitte, I.U.E. (Firenze), che ringrazio per le informazioni datemi. Si veda anche in A.S.F., *Notarile moderno*, Protocolli 32011, notaio Paioli, n° 9, 8 maggio 1812, convenzione con la quale Bartolomeo Favier, originario di Mombrisson (Loira) e domiciliato a Pisa, professore di chimica, direttore brevettato della conceria "Favier & c.ie" situata nell'ex-monastero di Santa Marta a Pisa e creata con atto privato del 23 marzo 1811, rivela ai due soci capitalisti Niccola Giammari e Michel Angiolo Bastogi (negozianti soci nella "Giammari & Bastogi" di Livorno) il segreto chimico per il trattamento delle pelli ed il godimento del brevetto in cambio di 9.240 franchi e del 15% dei profitti fino all'anno 1826 nel caso che questi superino il 20% del capitale della società, pari a 504.000 franchi, e minore in caso contrario. La prima società prevedeva invece il 45% di profitti e perdite a Favier, il 55% ai due altri soci. La partecipazione di negozianti labronici in una conceria installata a Pisa emerge anche da A.S.F., *Notarile moderno*, Protocolli 35696, notaio Tempesti, n°8, 20 agosto 1812 (società creata nel gennaio 1811 tra Emanuel Sonsino, negoziante livornese, e G. del Vivo di Empoli, con la partecipazione con un capitale di 6.300 franchi anche di Vita Semah, ex negoziante livornese); e da *ibidem*, Protocolli 35790, notaio Sonnini, n°35, 24 ottobre 1812, atto da cui risulta come la cessata ragione sociale "Garnier, Eignyer e Co." di Livorno possedesse anche una concia a Santa Lucia.

¹⁹ LO ROMER, 1987: 68-69 e note relative: la critica è rivolta in particolare a MORI, 1956 e

negoziante patentato, impegnava 160.000 franchi nella "Cesbron e Verdonnet", una società per la filatura del cotone e per la tintura dei filati²⁰. Se può esser vero che i grandi imprenditori industriali dell'Europa ottocentesca escono raramente dalle fila del mondo del negozio²¹, uno sguardo più attento al finanziamento della piccola industria di tipo semi-artigianale - a lungo dominante in una realtà come quella italiana - rivelerebbe con ogni probabilità un intreccio assai maggiore tra due mondi troppo spesso contrapposti.

Per comprendere comunque, al di là di una elencazione di caratteristiche comuni, di chi stiamo parlando, è opportuno cercare di ricostruire la fisionomia del mondo dei negozianti portuali tra la fine dell'*ancien régime* e gli inizi Ottocento nei tre porti considerati, mettendo insieme gli elementi a nostra disposizione riguardo alla composizione morfologica, alla strutturazione interna e alla mobilità sociale del gruppo. Quanto alla mentalità dei negozianti delle tre città in questione, la trattazione sarà fortemente parziale. In uno studio consacrato ai negozianti ci si potrebbe legittimamente attendere di trovare indicazioni sul loro stile di vita, i loro gusti e passatempi, il decoro nel quale vivevano, l'atteggiamento davanti agli eventi ineluttabili dell'esistenza umana, la loro sensibilità, ecc. Tuttavia si è preferito porre al centro di questo studio l'azione "economica" dei negozianti in una accezione più restrittiva: sarà dunque questione di commercio, scambi, strumenti politici e strategie adottate per salvaguardare il patrimonio in un periodo particolarmente difficile, piuttosto che delle spese "private" - anche se la distinzione tra sfera privata e pubblica è quanto mai fittizia in un'epoca in cui il negoziante risponde comunque dei suoi

BORTOLOTTI, 1970. L'autore segnala peraltro che in pochi casi si trovano prove dirette di questi investimenti; uno spoglio sistematico del notarile labronico potrebbe probabilmente fornire numerose conferme alla sua ipotesi: già la disamina del notarile fiorentino ha consentito a Mirella Scardozzi di individuare un importante apporto di capitali labronici in diverse società toscane, e specialmente nel setificio e nella produzione di cappelli di paglia, benché l'autrice lo interpreti - contrariamente a Lo Romer - come segno di una ricerca "di impieghi alternativi a quelli offerti dal declinato traffico marittimo": cfr. SCARDOZZI, 1989: 257-259.

²⁰ A.d.G., 3E 45653, notaio Hazera, 5 giugno 1809. Al momento dello scioglimento dello stabilimento, il 31 maggio 1809, l'attivo è di 15.000 franchi. Il socio Michel Tristan Cesbron, negoziante patentato a Chenillé (dipartimento Maine et Loire) aveva investito 75.000 franchi nello stabilimento; il fatto che la divisione dei profitti fosse al 50% nonostante la diversa entità dei capitali lascia supporre che si tratti di una accomandita la cui gestione era interamente a carico di Cesbron. Già dal 1793 la società commerciale "Louis Biré et Verdonnet" si era interessata ai tessuti di cotone, finanziando una fabbrica d'*indiennes* aperta sotto la ragione sociale "J. P.re Meiller & C.ie": si veda la transazione di conflitti insorti col gestore Meiller in A.d.G., 3E 24127, notaio Mathieu, 16 dicembre 1806. Dal marzo 1798 troviamo come apprendista presso la "Louis Biré et Verdonnet" il diciannovenne Pierre Balguerie (-Stuttemberg), destinato a brillante carriera sotto la Restaurazione. Egli succederà a Biré e Verdonnet; quest'ultimo gli lascerà una quotq in accomandita di 40.000 franchi: LAMBERCY: 1910.

²¹ Cfr. ad es. per lo sviluppo industriale inglese BAIROCH, 1973.

affari commerciali con l'intero suo patrimonio e nella quale la valutazione sociale della moralità privata del singolo ha un'influenza diretta sulla sua attività professionale. La "serietà negli affari", l'"essere ritenuto onesto", insomma il consenso sulle regole del gioco dell'agire economico che Sombart identificava come caratteristiche peculiari dell'agire imprenditoriale nell'Ottocento hanno infatti un diretto antecedente tra gli esponenti del capitalismo mercantile settecentesco²².

E' comunque evidente che alcune osservazioni sulla mentalità dei negozianti sono indubbiamente di grande ausilio per la comprensione del loro agire economico, e saranno dunque inserite al momento opportuno. La concentrazione abitativa in determinati quartieri della città, quale i *Chartrons* a Bordeaux o il quartiere della *Venezia nuova* a Livorno²³, può rappresentare un ottimo ausilio per comprendere la tipologia degli acquisti fondiari; l'ostentazione del lusso²⁴ serve a capire l'accanimento con il quale gli agenti del governo francese cercarono a più riprese di spremere ai negozianti locali dei fondi per il proprio personale interesse o per quello dell'erario.

Analogamente, l'esistenza di una tendenza a ritirarsi dagli affari commerciali per promuovere socialmente la famiglia, una volta acquisita la necessaria fortuna - un fenomeno le cui dimensioni temporali, geografiche e quantitative devono con ogni probabilità essere ridimensionate - potrebbe essere eventualmente messa in correlazione con alcuni comportamenti riscontrabili sotto l'Impero (ritiro dagli affari, acquisto di proprietà fondiarie).

2.2 Multietnicità e mentalità cosmopolita

Le città portuali d'*ancien régime* venivano percepite dai contemporanei come un qualcosa di radicalmente diverso rispetto alle altre realtà urbane ed al complesso statale in cui erano inserite. Gli elementi di differenziazione su cui si insisteva erano rappresentati soprattutto dalla composizione eterogenea della loro popolazione e dalla primordiale importanza assunta nella vita citta-

²² TILLY, 1989. Sull'influenza del commercio sulla vita culturale e sugli orizzonti mentali degli Amburghesi, cfr. BAASCH, 1909.

²³ Cfr. FEILLE, 1991: 65-70. Questa *maîtrise* è dedicata prevalentemente allo studio del quadro di vita e della mentalità dei negozianti bordolesi. Per Livorno, cfr. LO ROMER, 1987: 77-79; dagli anni Trenta dell'Ottocento i negozianti labronici manifesteranno una tendenza a risiedere nei sobborghi. Sugli acquisti fondiari di Larderel, cfr. SCARDOZZI, 1992: 36, 42.

²⁴ Qualche osservazione sul lusso cui a fine Settecento sembrano abbandonarsi i negozianti a Amburgo in WOHLWILL, 1914: 234; a Livorno, con accenti assai moralistici, PIETRO LEOPOLDO, 1969-1974: III, 62; per l'esistenza di modelli di vita aristocratica in famiglie imprenditoriali toscane nel primo Ottocento toscano, cfr. le osservazioni di ROMANELLI, 1992: 9-13; per Bordeaux, DOYLE, 1974: 1-3.

dina dagli interessi economici mercantili, la cui dimensione prevalentemente internazionale orientava naturalmente gli sguardi più verso il mare che verso l'entroterra. La percezione della diversità di tali realtà mercantili borghesi rispetto a quanto era considerato "normalità" non cessò all'improvviso - e non poteva essere altrimenti - con la Rivoluzione e il presunto avvento di una mentalità "moderna".

Inviato nel giugno 1811 in missione a Amburgo, qualche mese dopo l'avvenuta annessione all'Impero, l'incaricato del primo *arrondissement* di polizia, conte Réal, riferiva al suo superiore le sue impressioni sulla città; il testo, estremamente indicativo del palese divario esistente tra la realtà osservata ed il portato mentale di un osservatore acuto ma estraneo al mondo mercantile, merita di essere trascritto per esteso per la finezza con cui le peculiarità della città mercantile erano individuate:

Je quitte enfin ce soir cette grande et belle ville qui n'est ni française, ni allemande, ni même anglaise, mais qui est et sera longtemps un grand comptoir dont la patrie est le monde commerçant, où l'on ne rencontre ni une famille ancienne, ni une vieille maison, où l'honneur et la probité ont un prix comme marchandises nécessaires [...], mais qui ont plus ou moins de valeur suivant le change, où, malgré tout cela il y a des institutions excellentes mais trop vantées, et des mœurs ou plutôt des usages anciens au milieu de générations toujours renouvelées, et d'une population presque toute entièrement étrangère aux murailles qui la renferme; car on compte ici avec bien de facilité le nombre très restreint des maisons qui sont établies depuis soixante ans [...]. Hambourg est sous ce point de vue une véritable colonie²⁵.

Non deve stupire che a Réal la città non sembri tipicamente tedesca - né francese benché annessa all'Impero, né inglese benché sovente accusata di "anglomania" da Napoleone. Sotto il Sacro Romano Impero come negli anni Quaranta dell'Ottocento Amburgo era in effetti considerata, non senza un implicito tono di biasimo da parte degli osservatori esterni ed una punta di orgoglio da parte degli Amburghesi, come un vero e proprio "Sonderfall" nella storia tedesca, e gli storici cittadini hanno ripreso volentieri questa tematica²⁶; in

²⁵ A.N.P. F⁷8375, Rapporto del conte Réal al Ministro della Polizia, 8 giugno 1811. Réal si sofferma inoltre sulla scarsa moralità delle abitanti di Amburgo. Per la sua "corruzione" era nota anche Bordeaux: cfr. DOYLE, 1974: 2.

²⁶ Cfr. SCHRAMM, 1966; KOPITZSCH, 1990: 135-216. Le statistiche di SOETBEER, 1840-46 sono state elaborate a partire dalla necessità di giustificare l'utilità di Amburgo per l'intera Germania, in un momento in cui il rifiuto della città anseatica di entrare nello *Zollverein* - un ingresso procrastinato fino al 1888, e anche allora con particolari disposizioni (MASSON, 1904: 223) - creava numerosi attriti. In generale si può osservare come già nel Settecento la pubblicistica delle città portuali fosse sovente su posizioni difensive, impegnata a dimostrare il bene pubblico che conseguiva dalla loro esistenza in condizioni quanto più libere possibili, di fronte sia a tesi fisiocratiche che a rigide posizioni mercantilistiche che avrebbero voluto porre dei limiti alla natura delle merci scambiate, alle navi utilizzate, ecc. Per Amburgo, cfr. HERTZ,

effetti, a fine Settecento, benché l'Impero stesso fosse costituito da una moltitudine eterogenea di realtà distinte, ai sovrani degli Stati che lo componevano l'atteggiamento di Amburgo durante la lotta ingaggiata contro la Francia rivoluzionaria non poteva che apparire profondamente ambiguo, dettato com'era da interessi prettamente mercantili. La diversità dei parametri vigenti nella città anseatica è rilevata da un osservatore amburghese contemporaneo, il *Domherr* F.-J.-L. Meyer, che ci ha lasciato anche interessanti note di un suo viaggio a Bordeaux:

Wer seine Wächsel zahlt, heißt hier ein ehrenwerter Mann, eine wohlgefüllte Wechseltasche ist das höchste Kostüm, ist die Eleganz selbst, den Wechselkurs gut berechnen zu können, Glück in Geschäfte zu machen, heißt Talent und Geist haben, an der Börse eine Rolle zu spielen, heißt der Ehrenstelle Höchste bekleiden: denn an diesem Hofe des Plutus wird Ansehen und Achtung nur nach Mark Banco angeschlagen²⁷.

Quanto a Livorno, il tema della sua differenza e separazione dal resto della Toscana è un vero e proprio *topos*, a partire dalle osservazioni di un F. M. Gianni o di Pietro Leopoldo:

Il ceto dei mercanti [...] è composto per la maggior parte di forestieri che non stanno a Livorno che per il loro interesse personale, senza nessun attaccamento al paese, di mercanti paesani, di sensali etc.; tutte queste persone non hanno nessun interesse per il paese e per il pubblico e non hanno altra veduta che di far sollecitamente quattrini, per poterli spendere in lusso od in capricci, o stabilirsi altrove con i guadagni che hanno fatto²⁸.

Fino ai nostri giorni, gli storici hanno costantemente ribadito la peculiarità della città labronica: G. Mori definisce ad esempio Livorno come "un coacervo ribollente di facoltosi mercanti e di spregiudicati operatori economici provenienti da ogni parte d'Europa e dal Levante ma anche una specie di isola ricchissima, cosmopolita e separata, insomma uno Stato fuori dallo Stato"²⁹.

1922: 9, e l'argomentazione di J. L. v. Heß in SCHRAMM, 1949: 248-251.

²⁷ Brano riportato in HERTZ, 1922: 2. Friedrich-Johann-Lorenz Meyer (Amburgo, 1760-1844) giurista e Domherr a Amburgo, aveva accompagnato Sieveking a Parigi nel 1796, durante una missione diplomatica. Nell'agosto 1801 si recò a Bordeaux, in visita al fratello Daniel-Christoph (1751-1818), ivi residente almeno dal 1790, negoziante e console prussiano. Alcuni estratti di questo viaggio sono riportati in traduzione francese in MEAUDRE DE LAPOUYADE, 1912. Il *marco banco* era una moneta di conto, sulla cui base si tenevano tra l'altro i conti alla banca. La moneta corrente era il *marco courant*. A fine Settecento, un marco banco equivale a 1,25 marchi courant (cioè un marco crt. e 4 scellini). Sui vantaggi della moneta di banco, cfr. LUZZATTO: 1950-52: II, 50.

²⁸ Pietro Leopoldo di Toscana, cit. in BORTOLOTTI, 1970: 3, nota. Alcune osservazioni di Gianni nel suo *Discorso su Livorno* sono riportate in SONNINO, 1909: 76: "Livorno è una colonia di esteri in territorio toscano, alternativamente abitata e abbandonata da chi arriva per arricchirsi commerciando".

²⁹ MORI, 1986: 58. Nel riportare alcune osservazioni di viaggiatori settecenteschi che sotto-

Benché a Livorno la presenza di mercanti stranieri fosse particolarmente forte rispetto all'esiguo numero di negozianti locali, constatazioni analoghe possono essere fatte probabilmente per tutti i maggior porti europei³⁰. Per quanto concerne Bordeaux, F. Crouzet ha rilevato come la città, inserita in un insieme economico, sociale e perfino culturale "atlantico", tendesse nel corso del XVIII secolo a divenire un corpo estraneo rispetto al resto della Francia, dominata ancora pesantemente dalla congiuntura agricola³¹.

Ancor più che la popolazione delle città portuali nel suo complesso, vero e proprio crogiuolo di immigrati dalle più diverse provenienze³², attirati in massa dalle possibilità di impiego e dalla "libertà" che si respira in città - a fine Settecento le nostre tre città staranno tutte strette all'interno delle vecchie mura³³ - il mondo del negozio bordolese, amburghese e livornese è in effetti largamente multi-nazionale e multi-religioso.

lineavano il carattere "poco toscano" del porto labronico, LO ROMER, 1987: 65-66 ribadisce come "With regard to Livorno's social structure, innumerable observers have commented on the city's vibrant economic and social character and its atypical position in a predominantly agrarian and aristocratic state". L'esiguità numerica degli operatori toscani era stata rilevata anche da Gian Rinaldo Carli nel 1757: CIANO, 1989: 81.

³⁰ Per la fine Settecento, MASSON, 1904: 179 nota a proposito di Livorno: "Les Italiens ne sont que gens à boutique et, quoiqu'il en ait de riches qui fassent des grosses affaires en draperie, soieries, quincailleries, bijouteries, etc., aucun d'eux ne fait le commerce de spéculation, ni la commission, le grand objet de cette place". Per Marsiglia, cfr. CARRIERE, 1973: 42.

³¹ CROUZET, 1968a: 305, 322. Si veda anche FORREST, 1975: 28.

³² Fin dal Medioevo, circa la metà della popolazione di Amburgo non è nata nella città; la maggioranza degli immigrati proviene dalla bassa Sassonia ed in generale dai territori alla sinistra del Reno. Per tutto il Settecento nella città si registra un tasso di mortalità superiore di circa il 5 per mille rispetto a quello di natalità, ed è solo l'immigrazione dunque a spiegare la vigorosa crescita della popolazione: REINCKE, 1951: 185-194. Anche a Bordeaux la forte crescita demografica nel corso del Settecento è in gran parte da imputare all'immigrazione, benché a differenza di Amburgo, il saldo demografico fosse di regola positivo: cfr. POUSSOU, 1983, e POUSSOU, 1968: 325-346. La forza di attrazione esercitata da Bordeaux sulla regione circostante ha consentito a G. Dupeux, in analogia con la situazione parigina, di parlare di un "deserto aquitano", cioè del mancato sviluppo di altri centri urbani nelle vicinanze (DUPEUX, 1986). Economicamente fondamentale, benché numericamente minoritaria - circa 1.000-1.500 persone in tutto il Settecento - l'immigrazione di mercanti stranieri. Quanto a Livorno, nel 1551 la città contava appena 480 abitanti (3.780 nel 1601, 9.000 nel 1622): PARDI, 1918: 22-30. Il popolamento avviene per chiara volontà del principe attraverso una sua apposita politica. Esso è dunque recente e evidentemente frutto di immigrazione; mancano tuttavia studi dettagliati sull'entità e sulle principali direzioni di tale flusso.

³³ La ristrutturazione urbanistica di Bordeaux data della seconda metà del Settecento. Dalla fine del regno di Luigi XIV a quella di Luigi XVI, la popolazione era raddoppiata, raggiungendo nel 1790 la cifra di 110.000 abitanti; cfr. la sezione demografica a cura di POUSSOU, 1968: 325-346, e DOYLE, 1974: 1-2. Anche Amburgo conta circa 110.000 abitanti alle soglie della Rivoluzione Francese - nel 1710 erano circa 75.000 - di cui circa un decimo risiedono nei suoi sobborghi di St. Georg e St. Pauli; cfr. REINCKE, 1951: 173-175. Livorno ha una taglia decisamente più modesta, ma un forte tasso di crescita per il Settecento: da circa 21.000 abitanti nel 1710, si passa a 40.000 circa nel 1790: PARDI, 1918: 45-60.

Particolarmente consistente, nelle tre città, la componente ebraica³⁴, anche grazie ad una politica assai tollerante rispetto a quelle che erano le condizioni nel resto dell'Europa: la posizione degli Ebrei a Livorno era garantita dalla Livornina³⁵ (1593), mentre a Amburgo i rapporti giuridici tra la città e la comunità ebraica erano stati regolati con un contratto nel 1612, e poi nel 1710; anche a Bordeaux, nel corso del Settecento gli Ebrei si videro riconoscere garanzie più ampie. Il Parlamento e la *Jurade* intervenivano inoltre a loro favore contro gli eventuali attacchi della oligarchia cattolica. Agli Ebrei di Amburgo fu accordato nel 1765 il diritto all'acquisizione di proprietà immobili, ristretto peraltro ad un numero limitato di strade. Fino ad allora, questa era notoriamente avvenuta mediante un prestanome cristiano, ed anche successivamente l'obbligo di domicilio nelle 16 strade indicate non sembra essere stato osservato rigorosamente. In ogni caso, non vi era ad Amburgo nulla di simile ad un ghetto chiuso come quello esistente a Francoforte o in altre città tedesche. Gli Ebrei livornesi, che avevano ottenuto la facoltà di acquisire case e terreni già dal 1595, figurano tra i maggiori acquirenti di beni immobiliari a inizi Ottocento, anche prima dunque dell'annessione all'Impero Francese e della conseguente vendita dei beni nazionali³⁶. Verso la fine dell'*ancien régime*, era consi-

³⁴ A inizi Ottocento, secondo i dati più attendibili, circa il 6% della popolazione amburghese, il 9-10% di quella livornese e il 2% di quella bordolese sono di religione ebraica: cfr. i dati di KOPITZSCH, 1981: 208 (nota 104); SERCIA GIANFORMA, 1986: 65-84; CAVIGNAC, 1991: 15, 33. I negozianti ebrei a Livorno sono circa un terzo-un quarto del totale: 44 su 143 nel 1793, 46 su 199 nel 1796: FILIPPINI, 1984: 639.

³⁵ L'istituto della ballottazione (accettazione formale in seno alla Comunità ebraica locale) dava accesso a tutti i privilegi previsti, compreso quello di divenire cittadino naturalizzato toscano sotto protezione delle leggi toscane. Di fatto, si fanno ballottare per lo più i mercanti con intenzione di residenza stabile. Cfr. FILIPPINI, 1983a: 199-268.

³⁶ Per Amburgo: STREICHER, 1989: 5-6. Sugli acquisti fondiari di Ebrei livornesi, il caso più notevole è senza dubbio quello della famiglia Coen Bacri. Tra la fine del 1803 e la fine del 1806, Salomon Coen Bacri, negoziante ebreo originario di Algeri ma da più anni residente a Livorno, acquista case e ville per un valore di 171.154 pezze da 8/r, pari a circa 830.000 franchi francesi; la maggior parte di questi acquisti avviene con il socio e parente David Busnach, anch'esso ebreo, che acquista dunque anch'egli beni immobili per somme equivalenti: FILIPPINI, 1982b: 294-295. L'acquisto più rilevante è quello del palazzo detto "Il Castello" sulla via del Corso a Livorno, appartenente al nobiluomo pisano Gio. Francesco Mastiani Brunacci, per la rilevante somma di 128.608 pezze da 8/r, pari a circa 620.000 franchi: cfr. A.S.F., *Notarile moderno*, Protocolli 34100, notaio Boldrini, n°5, 24 luglio 1807, atto da cui ne risulta l'acquisto in data 26 agosto 1806. In età napoleonica, Francesco Mastiani è segnalato nella lista dei 61 capofamiglia di Pisa con una rendita di 140.000 franchi: cfr. COPPINI, 1986a: 304. Per gli acquisti di negozianti ebrei di Livorno, si veda anche MINECCIA, 1982: 299: acquirente della fattoria granducale di S. Regolo, venduta nel 1804 per 100.000 scudi (pari a circa 588.000 franchi) è Salomone de Montel, negoziante ebreo di Livorno. I nomi delle famiglie ebraiche livornesi che possedevano una villa sono ricordati in LO ROMER, 1987: nota 37, p. 304. Questo studioso (*ibidem*, p. 77) rileva anche come nella prima metà dell'Ottocento la maggioranza dei possedimenti fondiari dei negozianti labronici siano all'interno delle mura cittadine, e come gli Ebrei risultino tra i maggiori acquirenti: in questo senso, il caso di Bacri e Busnach è ben rappresen-

derato un onore essere invitati nelle proprietà situate a Talence, località poco distante da Bordeaux, appartenenti ai Raba ed ai Peixotto, noti negozianti ebrei di Bordeaux³⁷.

Se in una prima fase mercanti e banchieri ebrei nei tre porti erano quasi esclusivamente di origine portoghese, in seguito ad Amburgo divennero maggioritari gli Ebrei tedeschi, mentre Livorno esercitò una grande attrazione sugli Ebrei dell'Africa del Nord e del bacino mediterraneo in generale, i cui arrivi furono consistenti ancora negli anni Novanta del Settecento. Sono questi Ebrei magrebini, capaci di parlare l'arabo, ad assicurare quasi esclusivamente i commerci tra Livorno e Tripoli, Tunisi, Algeri ed il Marocco, come attestano i registri di sicurtà³⁸. A Bordeaux invece gli Ebrei portoghesi sono ancora la maggioranza nel censimento napoleonico del 1808 (73,9%), contro un 14,5% di alsaziani e un 7,5% di avignonesi³⁹.

In generale, i ricchi negozianti e banchieri ebrei non avevano particolari problemi di inserimento. La profonda gratitudine che trapela dalle memorie di John Parish nei confronti di un suo creditore che, rinunciando all'immediata riscossione del denaro dovutogli, lo salvò dal tracollo finanziario è prova eloquente della stima che un negoziante cristiano poteva provare nei confronti di un collega ebreo⁴⁰.

Se gli Ebrei svolgevano un ruolo economicamente fondamentale soprattutto per le operazioni di cambio e di sconto, le comunità inglese, olandese, e tedesca (a Bordeaux e a Livorno)⁴¹ - numericamente esigue ma con una assai

tativo. Sulle proprietà fondiarie ebraiche si veda anche FRATTARELLI FISCHER, 1983.

³⁷ PARISET, 1968: 151. Anche Napoleone, di passaggio a Bordeaux nel 1808, passerà dai Raba a Talence: cfr. Bibl.Mun.Bx., manuscrits 1474, *Journal de Delpit*, 9 aprile 1808. I "nuovi Cristiani" avevano ricevuto fin nel 1550 il diritto di acquistare proprietà fondiarie grazie alle Lettere Patenti di Enrico II, riconfermate poi nel 1656 e nel 1723: in quest'ultima occasione, i mercanti portoghesi furono ufficialmente riconosciuti come Ebrei, lasciando cioè cadere la designazione di "nouveaux Chrétiens": cfr. MALINO, 1978: 2-7.

³⁸ FILIPPINI, 1980b.

³⁹ Sui conflitti tra le due comunità ebraiche a Bordeaux cfr. MALINO, 1978.

⁴⁰ EHRENBERG, 1905: 25-29. Più problematica era invece la convivenza tra le classi popolari locali e il consistente numero di Ebrei non benestanti, specie a Livorno, dove periodicamente si verificavano assalti contro la popolazione ebraica: cfr. MANGIO, 1974: 7, 106-107, 134-138, 203, 225, e SONNINO, 1937a; sugli incidenti del 1790 TURI, 1969: 8-18. Ad Amburgo, gli ultimi incidenti registrati nel Settecento sono nel 1730 e nel 1746: su questo aspetto, e sulla comunità ebraica in generale, cfr. FREIMARCK, 1989. Nella prima metà del XIX secolo alcune forme di protesta sociale manifesteranno elementi antiebraici: cfr.: ZIMMERMANN, 1983. Per Bordeaux non ho trovato tracce di tumulti anti-ebraici.

⁴¹ La Comunità olandese-alamanna di Livorno, fondata nel 1622 con finalità essenzialmente assistenziali, riuniva fiamminghi e tedeschi; nel 1781 si ebbe una separazione degli amburghesi, a causa di dissidi interni ma anche della guerra tra Gran Bretagna e Olanda: finita questa diatriba, la Congregazione restò unita, e si allargò anzi accogliendo svizzeri, danesi, norvegesi e svedesi, mentre il console amburghese restò da allora in poi figura a sé stante: CASTI-

elevata percentuale di negozianti al loro interno - avevano anch'esse un ruolo economico essenziale, costituendo infatti fisicamente una trama di legami personali e famigliari tra le diverse piazze commerciali, indispensabile in un'epoca in cui nel grande commercio internazionale, ancora mal tutelato dalla legislazione, il rapporto di fiducia coi *partners* commerciali era elemento di primordiale importanza. A Livorno, a causa degli intensi legami con il Levante, era consistente inoltre anche la comunità greca. Ancora nell'Ottocento l'afflusso di stranieri nella città labronica - organizzati per "nazione", secondo la tradizione mediterranea levantina⁴² - rivestirà un'importanza economica fuori discussione⁴³.

Anche ad Amburgo si ritrovano consistenti nuclei di stranieri, ma ad avere statuto giuridico proprio erano esclusivamente la comunità calvinista fiamminga (1605), progressivamente assimilatasi a quella locale luterana; la *Englische Court* (1611), sciolta per ordine francese nel 1807 e di fatto non più ricostituita, malgrado alcuni tentativi in questo senso dopo la Restaurazione⁴⁴; e, come si è accennato, la comunità ebraica (1612, e successivo regolamento del 1710)⁴⁵. A tutti gli stranieri di fede luterana era aperta la via dell'acquisizione

GNOLI, 1979: 170-175; BEUTIN, 1933: 162-164. Sulla comunità anglo-irlandese di Bordeaux, cfr. POUSSOU, 1974, per il XIX secolo DUPEUX, 1974.

⁴² La "nazione", in quanto associazione di mercanti (*universitas*) uniti da interessi comuni, origine geografica e sovente dalla medesima religione, era una istituzione medioevale diffusa negli scali del Mediterraneo. Nei suoi organismi (*assemblea*) predominarono ben presto i negozianti. Inizialmente erano questi a eleggere il console, ma nel corso del Settecento è ravvisabile, a Livorno come altrove, la tendenza alla trasformazione del console in diplomatico sempre più distaccato dalla "nazione" cui appartiene. Esistono anche casi di "nazioni" senza console e viceversa. La Livornina riconosceva alle nazioni il diritto di autogiurisdizione, ma di fatto esso era accordato solo alla Comunità ebraica, della quale peraltro il Granduca si riservava la nomina dei Massari. Difficile stabilire il numero dei membri delle varie nazioni a Livorno: verso il 1770, si hanno una dozzina di francesi e di olandesi, una ventina di inglesi, una cinquantina di Ebrei, ma in seguito vi furono nuovi arrivi. Tuttavia, e ciò differisce dalla situazione degli scali del Levante, una parte consistente dei negozianti forestieri di Livorno non apparteneva a nessuna nazione (talora impropriamente si parla di "nazione italiana", ma non esisteva nessuna struttura corrispondente a tale definizione). All'interno delle nazioni livornesi esisteva inoltre una rivalità assai maggiore che negli scali del Levante e molta meno propensione a sottomettersi a scelte e restrizioni assembleari: cfr. FILIPPINI, 1988.

⁴³ Sull'importanza dell'afflusso straniero a Livorno nell'Ottocento, e sulla necessità per gli stessi negozianti toscani di intensi legami internazionali per garantire la propria riuscita si veda LO ROMER, 1987: 71-72.

⁴⁴ Sulla *Englische Court* si veda HITZIGRATH, 1904.

⁴⁵ L'accordo del 1612 concerneva esclusivamente gli Ebrei portoghesi; da metà Seicento, tuttavia, il numero di Ebrei tedeschi si accrebbe notevolmente. Il regolamento stabilito dalla commissione imperiale ad Amburgo nel 1710 riguardava l'insieme della popolazione ebraica amburghese, cui veniva concessa la protezione della città in cambio del rispetto delle leggi vigenti e delle istituzioni religiose cristiane. Il culto era tollerato in forma privata, e veniva consentito in materia matrimoniale e ereditaria di procedere secondo la legge mosaica. La comunità ebraica poteva rifiutare l'insediamento a nuovi venuti - dispositivo che venne utilizzato

del diritto di cittadinanza (*Bürgerrecht*) e, con esso, l'accesso a tutte le cariche pubbliche e amministrative. Agli stranieri di altra religione era invece possibile regolare la propria posizione giuridica col *Fremdenkontrakt*. In ogni caso, la storiografia ha ripetutamente segnalato la maggiore tolleranza nei confronti degli stranieri che si registra ad Amburgo rispetto ad altre città tedesche - tolleranza del resto funzionale agli interessi mercantili della città, giacché l'insediamento di una temibile concorrenza di agguerrite minoranze straniere nell'attigua cittadina danese di Altona era tutt'altro che auspicabile - e la rapidità della loro assimilazione nel tessuto sociale urbano⁴⁶. Quanto a Bordeaux, purché dotati di abilità e di un po' di fortuna negli affari, i negozianti stranieri non sembrano aver conosciuto eccessive difficoltà a inserirsi nell'*establishment* locale, sovente anche grazie ad un matrimonio celebrato con un esponente di una famiglia di correligionari già insediata da tempo nella città. Una qualche forma di riconoscimento giuridico era ovunque necessaria per gli stranieri, affinché il loro patrimonio e la trasmissione dell'eredità fossero garantiti e assicurati. Nel periodo considerato, sono sovente i trattati di commercio a tutelare i negozianti emigrati, conferendo loro anche alcuni privilegi daziari o fiscali⁴⁷.

A Livorno come ad Amburgo e Bordeaux, le relazioni d'affari superavano quotidianamente il gruppo etnico-religioso di appartenenza, anche a ragione della relativa complementarità delle funzioni commerciali esercitate dai diversi negozianti. L'apprendimento di due-tre lingue straniere, o almeno del vocabolario di base per il commercio, doveva facilitare i contatti. I termini di considerazione sociale erano, inoltre, elemento unificante, al di là delle differenze "nazionali": stima, rispettabilità, solidità del patrimonio, correttezza e prudenza negli affari appaiono in ogni caso essere più determinanti che la fede re-

soprattutto per respingere poveri e mendicanti, giacché la comunità doveva provvedere coi propri mezzi ad assistere gli indigenti ebrei. Il censimento napoleonico del 1811 conterà 130 ebrei portoghesi e 6.299 ebrei tedeschi. Cfr. STREICHER, 1989: 1-6, 13.

⁴⁶ SCHRAMM, 1966: 22, e KOPITZSCH, 1981: 184.

⁴⁷ L'acquisizione del *Bürgerrecht* a Amburgo esentava da determinati dazi, tra cui quello riscosso a Stade; i mercanti della *Englische Court* fruivano di altre esenzioni; cfr. KEGEL, 1806: 430-432. A Bordeaux, l'acquisizione della lettera di *bourgeoisie*, teoricamente riservata ai soli commercianti conferiva privilegi talmente ambiti da far sì che perfino nobili e religiosi richiedessero il proprio riconoscimento come *bourgeois* di Bordeaux. Le nuove accessioni erano di competenza della *jurade*: cfr. MEAUDRE DE LAPOUYADE, 1928-1929: 161-162. Accanto ai borghesi di Bordeaux vi erano i francesi semplicemente domiciliati: gli stranieri si trovavano in questa condizione, col vantaggio che anseatici, olandesi, svedesi e danesi, in virtù di trattati commerciali, pagavano diritti d'entrata e d'uscita per le merci inferiori rispetto a quelli degli altri stranieri: DAINVILLE, 1916: 217. Quanto al *droit d'aubaine*, tutti gli stranieri residenti a Bordeaux (eccetto gli inglesi) ne erano stati esentati già dalle ordinanze di Luigi XI nel 1472 e 1474, che conferivano loro anche il diritto di disporre dei propri beni senza necessitare di lettere di naturalizzazione: cfr. MALINO, 1978: 2.

ligiosa, benché i matrimoni si celebrino per lo più all'interno del gruppo religioso di appartenenza, al punto che, per Bordeaux, P. Butel ha potuto parlare di "une stratégie d'endogamie socioreligieuse très sélective"⁴⁸. L'accesso ad almeno alcuni dei salotti e dei circoli dell'illuminismo amburghese in cui si ritrovavano negozianti, accademici e professionisti era indipendente dalla fede, anche se i dibattiti sulla emancipazione degli Ebrei di fine Settecento dimostrano come questa fosse tutt'altro che scontata⁴⁹. A Bordeaux, tra i numerosi negozianti membri del *Musée*, fondato nel 1783, figurano anche protestanti ed Ebrei, esclusi invece dall'Accademia, assai più aristocratica nella sua composizione, e nella quale la partecipazione borghese era ristretta di fatto alle sole professioni liberali. Fu all'interno del *Musée* che si formarono politicamente diversi esponenti del futuro movimento federalista girondino⁵⁰.

2.3 Formazione del negoziante e tipologia della società commerciale

Ad ampliare gli orizzonti mentali e culturali dei negozianti delle città portuali contribuiva la dimensione internazionale stessa dei loro traffici. Non solo

⁴⁸ BUTEL, 1991a: 128. Nella comunità ebraica bordolese, il matrimonio misto era un fenomeno del tutto marginale: 36 matrimoni su un totale di 390 matrimoni nella municipalità di Bordeaux Sud tra il 1793 e il 1820; i negozianti non fanno eccezione alla norma: solo in due casi di matrimoni misti lo sposo era un negoziante (un ebreo e un cristiano), mentre in altri due casi la sposa è figlia di negozianti ebraici: CAVIGNAC, 1991: 88-97. In caso di matrimonio misto (tra cattolici e protestanti), il contratto di matrimonio prevedeva espressamente l'educazione religiosa da impartire ai figli: cfr. ad es. il contratto tra Juste-Frédéric Focke, negoziante nativo di Magdeburgo, da più anni domiciliato a Bordeaux, r. du Couvent 21, figlio dell'omonimo negoziante borghese di Magdeburgo, socio della "Gravel & Focke" il cui bilancio del 31.12.1808 gli attribuiva 201.561 franchi di attivo (di cui un terzo in vini, un sesto in legni di tintura) e Thérèse Delphine Merman, figlia di Pierre, *courtier* di vini, nata a Bordeaux e ivi residente, quai des Chartrons 49, che portava una dote di 20.000 franchi più una casa in r. Barreyre 7, valutata a altri 20.000 franchi: i figli eventualmente nati da tale unione sarebbero stati educati nella religione cattolica. A.d.G., notaio Romegous (n.c.), 20 marzo 1809.

⁴⁹ Cfr. KOPITZSCH, 1982: 384-399; STREICHER, 1989: 13-20, e FREIMARK, 1989: 201. La loggia massonica *Harmonie*, fondata nel 1789, non ammetteva gli Ebrei, come invece farà la loggia *Ressource* (1798). La *Patriotische Gesellschaft* (1765) ammise degli Ebrei a partire dal 1800.

⁵⁰ Sulla sociabilità borghese nella Bordeaux settecentesca, alcuni particolari sono stati richiamati da M. ESPAGNE in una conferenza tenutasi nel marzo 1990 al Goethe Institut di Bordeaux, dal titolo "La colonie allemande de Bordeaux à la fin du XVIIIe siècle". Cfr. anche PARISSET, 1968: 78-80; 93; 654. I membri del *Musée*, soppresso come l'Accadémie nel 1793, confluiranno poi massicciamente nel *club* degli *Amis de la Liberté*, sui cui cfr. oltre, cap. 4.3. Vedi anche FORREST, 1975: 26-27. La loggia massonica "inglese" di Bordeaux (1732) ammetteva anche dei protestanti, escludendo gli Ebrei: *ibidem*: 102, 150. Nel 1789 si contano 15 logge a Bordeaux, tra le quali l'*Amitié* ha una composizione prettamente mercantile: cfr. FORREST, 1975: 27-28. A Livorno fu fondata nella seconda metà del 1796, cioè durante la prima occupazione francese, la loggia massonica degli "Amici della Perfetta Unione", nella quale furono attivi diversi Ebrei: cfr. MANGIO, 1974: 144-145, 200.

l'esercizio della professione presupponeva un flusso costante di informazioni politiche e di mercato che superavano i confini regionali e statuali - e quindi una fitta rete di corrispondenti nelle maggiori piazze europee per procurarsi tali informazioni - ma esso rendeva necessario anche adottare strategie familiari articolate su di un ampio raggio geografico. L'educazione dei figli maschi delle famiglie del negozio, e non solo dei negozianti d'origine straniera, veniva così spesso completata all'estero, presso una casa commerciale con cui si era in relazione d'affari e/o di parentela, affinché il giovane potesse apprendere una lingua straniera e gli usi di un'altra piazza commerciale. Nel 1783 Salomon Lopes Dubec, ricco negoziante ebreo di Bordeaux, inviava il primogenito Joseph, 14enne, presso dei cugini a Santo Domingo, approfittando di tale occasione per costituire con essi una casa commerciale⁵¹; Ferdinand Schwarz, invece, nato a Braunschweig nel 1774, iniziò a lavorare nel commercio nel 1788; l'anno seguente si trasferiva a Amburgo per l'apprendistato, durato qualche anno. In seguito si recò a Birmingham, dove restò fino al 1799. Suo fratello Heinrich Wilhelm, che era associato dal 1788 in una casa commerciale a Nantes, si impiantò a Amburgo nel 1793⁵². Anche a Bordeaux non era raro che la formazione di due fratelli avvenisse in due aree commerciali diverse⁵³. Spesso, inoltre, uno o più figli di un negoziante finivano con l'aprire uno stabilimento commerciale in proprio o una filiale della casa madre in un'altra città - cosa che facilitava evidentemente i rapporti commerciali tra la piazza originaria e la nuova sede. Tali strategie settecentesche non sembrano aver conosciuto soluzioni di continuità nell'età napoleonica e nella Restaurazione. In pieno blocco continentale, i negozianti bordolesi non esitavano a inviare i propri figli all'estero, per lo più verso il Baltico e il Mare del Nord, ma anche verso gli Stati Uniti. Neppure l'istruzione in Inghilterra cessò in questi anni di guerra, come attesta una petizione inviata da Walter Johnston, rappresentante di una delle più note case commerciali bordolesi:

Mon associé Jacques Dowling ayant obtenu un passaport pour l'étranger au mois de septembre dernier [...] se trouve maintenant à Londres, sur son retour en France; il est accompagné par ses deux fils, et par celui de l'exposant, qui ont été en Angleterre pour apprendre la langue anglaise, dont la connaissance est indispensable dans notre commerce⁵⁴.

⁵¹ SZAJKOWSKI, 1970: 100; Salomon Lopes Dubec (1743-1837) è impegnato in spedizioni commerciali tra Bordeaux e le Antille già dal 1766, cioè fin dall'epoca del suo matrimonio, dove si fece indicare come *bourgeois* di Bordeaux. Sull'ammissione di negozianti ebrei al diritto di borghesia, cfr. oltre, nota 91.

⁵² SIEVEKING, 1916: 188-189.

⁵³ Un esempio in BUTEL, 1991a: 119.

⁵⁴ A.N.P., F⁷8557, doss. 14701, lettera del 21 settembre 1810 di Johnston al commissario di

E Alfredo, figlio di Luigi Dupouy - uno dei più ricchi banchieri di Livorno, di origine francese - dopo aver compiuto i suoi studi in un collegio a Parigi, nel 1822 è inviato diciottenne negli Stati Uniti ed in Canada, per trattare alcuni affari di pellami e per completare la propria istruzione commerciale⁵⁵.

Ancora in giovane età - verso i 12-14 anni - dopo aver imparato a leggere, scrivere e far di conto in un pensionato o da un precettore privato, i figli maschi destinati al negozio iniziavano a lavorare come copialettere nel banco commerciale, per lo più presso un parente, ma non necessariamente nella ditta paterna. Via via, venivano iniziati ai segreti dell'arte commerciale ed alla indispensabile conoscenza merceologica. I contratti conservati stipulati tra il genitore del giovane ed il negoziante che si impegnava a seguirne la formazione commerciale indicano in dettaglio i doveri dei due contraenti⁵⁶. A fine Settecento, Georg Büsch - l'iniziatore a Amburgo nel 1768 di una *Handelsakademie*, che malgrado l'iniziale successo chiuse i battenti poco tempo dopo la morte del fondatore, avvenuta nel 1800 - lamentava come i giovani, forzati a restare nel banco 10-12 ore al giorno, non avessero il tempo e l'opportunità di allargare i propri orizzonti culturali. Ad Amburgo, tra metà Settecento e metà Ottocento l'orario di lavoro per un negoziante come per il suo apprendista era dalle 8 del

polizia a Bordeaux, P. Pierre. I passaporti per l'estero rilasciati a Dowling padre ed al 21enne Johnston indicavano come destinazione la Norvegia (A.d.G., 8M 687, passaporti n. 157 rilasciato il 20 settembre 1809 e n° 21 del 15 febbraio 1810). I dettagli della vicenda e qualche ulteriore annotazione sui viaggi in età napoleonica in MARZAGALLI, 1993. Sui viaggi di educazione dei negozianti bordolesi nel Settecento e a inizi Ottocento cfr. BUTEL, 1991a: 117-121; sul favore della destinazione educativa anglo-irlandese nel Settecento bordolese cfr. BUTEL, 1974a: 153, e POUSSOU, 1974: 172-173. Anche il presidente del Conseil Général de la Marne, il negoziante di vini Reims R. de Brimont, non esitava a far educare nel 1808 i propri figli in un pensionato inglese: cfr. CLAUSE, 1970: 593.

⁵⁵ Cfr. PERA, 1895: 35-41.

⁵⁶ Cfr. SILLEM, 1887: 141-145. Uno dei contratti (1766) riguarda il giovane Georg Heinrich Sieveking (1751-1799), messo in apprendistato presso il senatore Caspar Voght padre (1707-1781): Caspar Voght, dodicesimo figlio di un prevosto della regione di Brema, aveva a sua volta fatto il proprio apprendistato commerciale presso il senatore amburghese Jürgen Jenquel, di cui avrebbe più tardi sposato la figlia. Il giovane Sieveking, all'epoca orfano di un commerciante di lini della Westfalia trasferitosi a Amburgo, fu dunque istruito al commercio assieme a Caspar Voght figlio, a lui minore di un anno, e con lui fu associato alla ditta di Voght padre nel 1777; dalla morte di Voght padre, Voght figlio e Sieveking divengono unici gerenti. Caspar Voght, tra i fondatori nel 1788 dell'*Armenanstalt* amburghese, si ritirò quasi interamente dagli affari nel 1793: negli anni seguenti lo troviamo a Londra, Berlino, Parigi, Roma, Marsiglia. Alla morte di Sieveking, la ditta sarà gestita dai soci (col 50% dei capitali della vedova), finché nel 1810 vi subentrerà il primogenito Johannes Heinrich (nato nel 1783), che in seguito si trasferirà a Copenaghen: cfr. SIEVEKING, 1912. I termini del contratto di apprendistato di François Bonnaffé, secondo degli undici figli di un mercante della regione del Tarn, e futuro ricco negoziante bordolese, sono ricordati in BUTEL, 1991a: 113-114. Bonnaffé aveva al momento della stipulazione del contratto già venti anni, un'età piuttosto avanzata per un apprendistato, benché non si tratti di un caso isolato.

mattino alle 7 di sera circa; il garzone iniziava la sua giornata lavorativa prima e la finiva dopo. Tuttavia vi erano diverse pause nella giornata; i garzoni e gli apprendisti non essendo tenuti a recarsi alla borsa (da mezzogiorno alle due) utilizzavano tale periodo per riposarsi o per la propria formazione personale⁵⁷. Anche a Bordeaux i ritmi di lavoro non paiono esser stati meno austeri: nel 1818 il negoziante Ducos scriveva al figlio diciassettenne Théodore, futuro Ministro della Marina, che si accingeva a passare alla ditta paterna dopo alcuni anni di apprendistato altrove:

Nous sommes cinq qui pâlissons du matin au soir sur nos bureaux et quand le jour recommence nous y revenons avec furie; nous ne pouvons nous entendre que comme cela et il faudra que tu t'y soumettes ou bien je serai obligé de te placer ailleurs⁵⁸.

Era del resto opinione ampiamente diffusa che una formazione teorica non potesse trasmettere quelle conoscenze dirette che potevano essere apprese solo nel corso di una lunga pratica. In effetti, nella misura in cui il giusto tono di una lettera commerciale ad un corrispondente a seconda dell'importanza della relazione e della situazione finanziaria, il riconoscimento a colpo d'occhio della qualità di una partita di caffè o di grano come di un tessuto o di una porcellana, la capacità di valutare rapidamente uomini e affari erano doti che potevano essere acquisite, era al vivo contatto della pratica del banco commerciale che ciò poteva avvenire. L'autore di un manuale di contabilità redatto a Bordeaux nel 1826 sottolineava come nella città girondina non esistessero scuole specializzate né istituti che preparassero i giovani destinati al commercio⁵⁹. Benché il negoziante fosse disposto ad investire un certo capitale nella formazione dei figli, resta piuttosto raro trovare dei precettori della statura di Marat (casa Nairac) o del futuro diplomatico Reinhard (casa Teulon), o vedere finanziare il viaggio di formazione all'estero dei figli con una somma di 100.000

⁵⁷ La modernità della *Handelsakademie* risiedeva nel fatto che accanto alla istruzione più propriamente tecnico-commerciale essa forniva anche una approfondita formazione generale. Cfr. SCHRAMM, 1943: 440-447 e WOHLWILL, 1914: 233-235. Sui ritmi di lavoro, analizzati in connessione alla nascita del tempo libero, cfr. NAHRSTEDT, 1972: 132-137. Ad Amburgo, garzoni e apprendisti vivevano sovente nella casa del loro principale, ma spesso anche nella famiglia di origine o per proprio conto. Le due forme coesisteranno fino a metà Ottocento circa, quando la pratica del "ganzes Haus" (cioè della famiglia allargata) sarà ormai una rarità: *ibidem*, 76-78.

⁵⁸ Cit. in BUTEL, 1991a: 116. Jean Etienne Théodore Ducos (Bordeaux 1801 - Paris 1855) sarà deputato di Bordeaux sotto Luigi Filippo, e ministro della Marina dopo il colpo di Stato del 1851. Sull'importanza della laboriosità come elemento fondante della nuova identità borghese cfr. RUPPERT, 1981: 30-31.

⁵⁹ BUTEL, 1991a: 114. Si tratta del manuale di Paul Duret, dedicato al figlio negoziante. La regola per Bordeaux era l'apprendistato nel banco di commercio stesso, nel XVIII come nel XIX secolo.

livres, come fece François Bonnaffé⁶⁰.

All'età di circa vent'anni, il giovane poteva generalmente considerare finito il periodo di formazione, e veniva assunto come commesso. In tale qualità, se la sua formazione non era già avvenuta all'estero, non era raro che compisse un viaggio di più mesi, più raramente di qualche anno, per conoscere personalmente i corrispondenti della ditta, allacciare nuovi legami commerciali, studiare la situazione delle diverse piazze. Il viaggio era considerato parte integrante della formazione, e veniva intrapreso tanto dai rampolli delle famiglie negozianti, tanto dai nuovi venuti. Specie per questi ultimi, il soggiorno estero poteva rappresentare l'eventuale base della fortuna futura: per i bordolesi senza mezzi, qualche anno di attività nelle colonie francesi era considerato con speranza come una possibilità per accumulare un certo capitale, da sfruttare poi al ritorno in patria.

Il passo successivo era quello dell'ingresso nella impresa commerciale in qualità di socio. Infine, accumulato il minimo di capitale necessario, il negoziante poteva decidere di mettersi in proprio. Evidentemente, questa tipologia differiva fortemente da caso a caso ed i tempi variavano in particolare a seconda dell'entità di una eventuale eredità, della disponibilità di una consistente dote, o di un donativo che consentisse di disporre di un certo capitale. Ad Amburgo Jean de Chapeaurouge accrebbe il proprio patrimonio - accumulato sia presso la ditta "Urquillu", dove lavorò dal 1791 al 1798, che grazie all'ottavo di partecipazione alla ditta paterna - di 58.000 marchi di dote e di 30.000 marchi donati dal padre in occasione delle nozze. L'alleanza matrimoniale rivestiva inoltre una indiscussa importanza non solo per l'entità della dote ma anche per l'inserimento in un circuito di relazioni familiari che essa costituiva, con il conseguente riconoscimento collettivo che ne conseguiva.⁶¹ Nel maggio 1808 il negoziante livornese Delle Piane donava al figlio ventiset-

⁶⁰ Cfr. rispettivamente PARISET, 1968: 699; DELINIÈRE, 1989: 46-50; BUTEL, 1991a: 119. Nairac e Bonnaffé figurano tra le più ricche famiglie di negozianti bordolesi. I Teulon sono dei ricchi mercanti originari di Tolosa residenti a Bordeaux. Il soggiorno di Reinhard a Bordeaux, a partire dal 1787, gli consentirà di approfondire la conoscenza della cultura francese, e di inserirsi poi nei circoli rivoluzionari, aprendogli così la strada alla carriera diplomatica, che lo porterà tra l'altro in Toscana e ad Amburgo.

⁶¹ Il matrimonio di un *parvenu* con la figlia di un negoziante affermato della piazza rappresentava il riconoscimento ufficiale delle sue doti di negoziante, e spianava la strada alla futura fortuna economica. E' ad esempio il caso di François Bonnaffé (su cui cfr. nota 56), maritatosi a Jeanne Boyer - entrambi protestanti. Cfr. BUTEL, 1991a: 121-134. Analogamente si può rilevare come il futuro senatore Nicolaus Johann Kirchhof, figlio di un pastore protestante, facesse il suo apprendistato a Amburgo, divenendo oste: il primo matrimonio fu con la figlia di un oste; in seconde nozze si sposò invece con la figlia di un negoziante: parallelamente, si mise in proprio come negoziante, con un certo successo che fu preludio ad una articolata carriera politica: cfr. LOOSE, 1986.

tenne 25.000 pezze da 8/r nella "considerazione di costi remunerare e ricompensare le opere e assistenza da esso indefessamente per il corso di moltissimi anni prestate [...] nell'amministrazione e disimpegno degli affari suoi commerciali". Talora il padre anticipava una parte dell'eredità ai figli: a questo titolo John Parish, al momento del proprio ritiro dagli affari e nel cedere la direzione ai figli John e Richard - ritiro che non gli impedirà peraltro di continuare a impartire consigli e critiche sulla loro gestione degli affari, del resto legittimati dai 300.000 marchi lasciati nel capitale della ditta - donò 50.000 marchi banco a ciascuno dei figli⁶².

Si è finora trattata prevalentemente la formazione di figli di famiglie di negozianti. Tuttavia negoziante si poteva certamente nascere, ma anche diventare. Nel Settecento, la nascita all'interno di una famiglia di tradizione mercantile facilitava indubbiamente la carriera, ma solo se era accompagnata da capacità e serietà personali. L'ascesa di nuove figure ed il loro inserimento sociale nel tessuto urbano esistente sono relativamente aperti - basti pensare alla figura di John Parish - per quanto è possibile che nell'Ottocento diventi impensabile, come era forse stato il caso invece nell'Amburgo settecentesca, partire da un solo *louis d'or* e divenire milionari nel giro di una generazione⁶³. Anche per Livorno, come per altre città mercantili, è stato rilevato un restringimento delle possibilità di ascesa nel corso dell'Ottocento, che contrasta con i casi più o meno leggendari di folgorante successo che facevano parte dell'immaginario collettivo del Sei-Settecento⁶⁴.

La contemporanea presenza di Jean De Chapeaurouge figlio in due case mercantili ci porta a sottolineare un'altra caratteristica finora poco evidenziata dalla storiografia, e precisamente la ripartizione dei capitali in aree differenti: non si intende qui parlare dell'acquisto di beni immobili, su cui si dovrà ritornare estesamente più oltre, ma della diversificazione del capitale mercantile stesso in diverse società commerciali - abbiamo visto qualche caso anche di finanziamento di società produttive -, in attività assicurative eventualmente

⁶² Su De Chapeaurouge: SIEVEKING, 1912: 112-113 e BÖHME, 1968: 69-70; su Delle Piane: A.S.F., *Notarile moderno*, Protocolli 37470, notaio Disperati, n°174, 31 maggio 1808; su Parish: EHRENBERG, 1905: 90. Il donativo paterno al matrimonio del figlio non era sempre corrisposto direttamente: ad es. François Bonnaffé donò 700.000 *livres* a ciascuno dei due figli maschi François Etienne (1788) e Jean (1790), ma tale capitale era direttamente investito nella ditta paterna, cui i due figli venivano associati. La somma era riscuotibile soltanto alla morte dell'ultimo genitore sopravvissuto: cfr. BUTEL, 1991a: 129, 414.

⁶³ E' il presunto caso di Jacques de Chapeaurouge, arrivato a Amburgo nel 1764, volentieri citato dalla storiografia anseatica e ripreso anche da KELLENBENZ, 1977b: 336.

⁶⁴ LO ROMER, 1987: 65-66, 70. Una via ancora relativamente aperta di ascesa verso le vette del negozio, benché la concorrenza fosse dura, era ancora nell'Ottocento costituita dalla professione di mezzano, che consentiva di penetrare a fondo i meccanismi commerciali senza dover disporre di grandi capitali.

strutturate su base azionaria, a cui si aggiunge l'amministrazione di patrimoni altrui, sovente di lieve entità, in cambio di un vitalizio: una sorta di pensionamento su basi private che serviva al contempo a raccogliere capitali da investire in altri settori. La partecipazione finanziaria in case commerciali diverse non sembra essere peculiarità amburghese: la "Cabarrus et fils" di Bordeaux aveva ad esempio una commandita di 7/16 del capitale totale nella casa "Saulnier & Co.", all'Ile de France (Maurizio)⁶⁵; Francesco Senn, noto negoziante della "Senn & Guebhard" di Livorno, figura tra il 1790 e il 1795 nella "Pourtalès & C.ie" di Neuchâtel con circa 33.000 lire tornesi⁶⁶.

Il tipo più comune di società mercantile era costituito dalla società generale a nome collettivo (ragione sociale), costituita tra 2-4 soci tutti attivi solidariamente per un periodo definito all'atto di fondazione, ed eventualmente rinnovabile. La responsabilità dei soci era totale, cioè illimitata rispetto al patrimonio del socio, salvo disposizioni contrarie, generalmente comunicate al pubblico. La ripartizione dei profitti e delle perdite avveniva in proporzione alle percentuali fissate nel contratto, e generalmente (ma non sempre) corrispondeva all'entità dei capitali forniti dai soci. Il bilancio era per lo più annuale, ma i profitti erano quasi sempre reinvestiti direttamente nel capitale sociale, una volta detratti i costi di gestione (affitto, mobilio, salari dei dipendenti, etc.) e l'eventuale remunerazione annua prevista per i soci. Di norma il contratto era privato, e veniva pertanto registrato presso un notaio solo in caso di successive contestazioni.

La società in accomandita si differenziava dal modello precedente essenzialmente per la responsabilità, che per gli accomandanti - non necessariamente negozianti - era limitata esclusivamente al loro apporto di capitali, mentre totale restava quella dell'accomandatario, in genere un negoziante senza mezzi che si accollava la gestione della ditta. In sé, il nome della ragione sociale non ci fornisce alcuna indicazione relativa al tipo di società: "Tizio & Co." può indicare tanto una società in accomandita gestita da Tizio, accomandatario, tanto una società generale nella quale Tizio sia il socio più anziano, più autorevole, o con maggiori capitali. La società anonima, infine, nella forma di una partecipazione azionaria o di un conto in partecipazione, era generalmente costituita per una precisa operazione commerciale: davanti

⁶⁵ Ciò emerge da un atto notarile del 18 settembre 1813 (A.d.G., 3E 24149, notaio Mathieu), epoca alla quale entrambe le ragioni sociali erano state dissolte. La parte in commandita di Cabarrus doveva ammontare a circa 300.000 franchi. La "Saulnier & Co." era stata fondata nel 1788 con atto privato; l'art. 13 dell'atto di fondazione della "Cabarrus et Béchade" (1795) prevedeva espressamente la separazione tra le due case commerciali: cfr. CAVIGNAC, 1970: 52.

⁶⁶ BERGERON, 1970a: 500-501. La società svizzera aveva un capitale di 50 azioni corrispondente a un totale 4,5 milioni di lire tornesi. Senn possedeva i 3/8 di una azione.

al pubblico, è un solo individuo a condurre l'operazione e ad esserne responsabile, ma i capitali sono raccolti su una base assai ampia. Sarà questa la forma più frequente per le assicurazioni - un singolo negoziante impegnava raramente più di qualche migliaio di franchi per assicurare una nave - e per l'armamento di navi corsare⁶⁷.

Delle vere e proprie compagnie d'assicurazione, in cui i soci, anonimi, impegnavano solo la parte di capitale prefissata, sorsero con difficoltà nella seconda metà del Settecento. A Amburgo, la prima Compagnia d'assicurazione è del 1765, seguita ben presto da altre: saranno 14 nel 1802, 30 nel 1805. A Livorno, la prima compagnia, creata nel 1785, sarà affiancata nel 1788 da altre quattro⁶⁸.

2.4 Partecipazione politica e difesa degli interessi commerciali

Le possibilità da parte dei negozianti portuali di intervenire concretamente nella vita politica e nella realtà sociale della loro città variavano da città a città in funzione, oltre che della presenza più o meno forte di altri gruppi sociali concorrenziali, delle diverse realtà politico-statali in cui le città portuali si collocavano e degli spazi di autonomia decisionale che il potere centrale voleva o doveva loro lasciare.

Benché nominalmente legata al Sacro Romano Impero di Nazione Tedesca, già dal XVIII secolo Amburgo delibera di fatto autonomamente in materia interna, ma anche sul piano diplomatico, perseguendo in particolare una politica di buon vicinato e di neutralità che risultava estremamente congeniale agli interessi del grande commercio⁶⁹. Prezioso strumento, in questo senso, si era rivelato lo statuto cittadino (*Hauptrezeß*), elaborato nel 1712 da una commissione imperiale inviata a metter fine ad annose lotte intestine. Dopo l'esperienza dell'annessione all'Impero francese, nel 1814 la città tornò ad adottare nuovamente gli ordinamenti del 1712, limitandosi a inserire modifiche solo marginali, volte a rendere più efficienti, dopo l'esperienza francese, determinati settori dell'amministrazione. Le istanze di riforma che pure erano state avan-

⁶⁷ Sui diversi tipi di società commerciali d'*ancien régime* cfr. LEVY-BRUHL, 1938: in particolare 30-53; 101-249; per una brillante analisi delle forme associative nella Marsiglia del Settecento, ma di portata generale: CARRIERE, 1973: 876-918.

⁶⁸ Per Amburgo, cfr. WISKEMANN, 1929: 134, e SOETBEER, 1840-1846: I, 18. Per Livorno, SONNINO, 1909: 77: il Consiglio di Commercio aveva già nel 1748 presentato un progetto di società di assicurazione marittima, ma la diffidenza nei confronti delle società anonime, accresciuta dai facili costumi contemporanei in materia di fallimento, rese il progetto realizzabile solo nel 1785. Cfr. anche CAIZZI, 1975 per lo sviluppo delle assicurazioni in Italia.

⁶⁹ Sulla efficacia e sui limiti della politica di indipendenza e di neutralità perseguita dal Senato amburghese si veda WISKEMANN, 1929.

zate da più parti alla fine della dominazione napoleonica furono nella loro maggior parte respinte o insabbiate⁷⁰.

Il *Hauptrezeß* del 1712 aveva ripartito i poteri tra il Senato (*Rat*) e la *Erbgesessene Bürgerschaft*, l'assemblea composta da coloro che avessero acquisito il diritto di cittadinanza, fossero di fede evangelica e possedessero un terreno e una casa nel territorio amburghese (*Erbe*) parzialmente libero da ipoteche; a inizi Ottocento, circa il 3% della popolazione rispondeva a tali requisiti⁷¹. Tra i 24 Senatori in carica, 11 dovevano essere giurisperiti - un requisito indispensabile per un organismo che riuniva in sé poteri legislativi e giudiziari - e una parte dei restanti doveva espressamente appartenere al mondo del commercio. Di fatto, i giuristi stessi provenivano per lo più da famiglie di commercianti⁷². E' questa, indubbiamente, una peculiarità di Amburgo: il passaggio dal mondo del negozio alle professioni liberali è estremamente fluido in entrambe le direzioni, e non si riscontra dunque nulla di equivalente all'affermazione sociale che poteva essere costituita in Francia dal collocare i propri figli nell'amministrazione, primo passo per il successivo inserimento della famiglia nella *robe* e per il rapido oblio delle proprie origini sociali. Non è invece raro trovare nel porto anseatico un padre negoziante, con la metà dei figli maschi negozianti e l'altra metà giuristi; ma lo stesso può dirsi nel caso di un padre giurista⁷³. Del resto, tale sistema era per così dire funzionale al tipo di istituzioni vigenti: da un lato, infatti, disposizioni anti-nepotistiche impedivano la contemporanea presenza nel Senato di parenti in linea diretta ascendente o discendente, di suocero e genero, di due cognati o di cinque parenti di terzo

⁷⁰ Cfr. NIRRNHEIM, 1924: 128-148.

⁷¹ Sul sistema istituzionale amburghese cfr. KOPITZSCH, 1982: 358-365. A metà Ottocento, la soglia dei beni immobiliari non ipotecati risulterà accessibile anche agli esponenti più abbienti della classi medie, e le istanze di rinnovamento troveranno dunque modo di farsi sentire con maggior vigore.

⁷² KELLENBENZ, 1977b: 342; BÖHME, 1968: 78, 83-4.

⁷³ Dei quattro figli maschi nati dal matrimonio di Georg Heinrich Sieveking con Johanna Margarethe (Hännchen) Reimarus, figlia del medico Johann Albert Heinrich, fondatore della Patriotische Gesellschaft, il primo e il terzo furono avviati alla carriera mercantile (il primogenito Johann Heinrich, nato nel 1783, dopo aver condotto l'azienda paterna, si trasferirà a Copenaghen; il fratello Wilhelm, nato nel 1789, diventerà negoziante a Marsiglia); il secondogenito Karl (1787-1847), compiuti gli studi di giurisprudenza, diverrà dopo un soggiorno a Parigi *syndicus* del Senato amburghese e noto diplomatico; si sposerà peraltro con una rampolla della famiglia di negozianti De Chapeaurouge, Caroline Henriette; il figlio nato da questa unione studierà anch'egli giurisprudenza e diventerà nel 1852 segretario del Senato; infine Friedrich, quarto figlio maschio di Georg Heinrich, nato nel 1798, sarà anch'egli senatore. Cfr. *supra*, nota 56 e SIEVEKING, 1912; BÖHME, 1968: 71. Per una biografia di Karl Sieveking: SIEVEKING, 1923-28. Un esempio di negoziante e banchiere figlio di un giurista senatore è quello di Johannes Schuback (1732-1817)

grado⁷⁴, cosicché una intelligente strategia familiare portava a differenziare le attività, giacché il *cursus* politico era comunque precluso a tutti i membri, né si dava un meccanismo di trasmissione ereditaria della carica. Dall'altro lato, l'esercizio della mercatura era ben lungi dal presupporre l'esclusione da una attiva partecipazione alla vita politica e sociale della città.

Si noti anche che, mentre ad esempio per l'accesso al Senato di Francoforte venivano richiesti requisiti di nobiltà e la residenza in città da almeno due generazioni, ad Amburgo alla nobiltà era preclusa persino la proprietà fondiaria urbana⁷⁵ - necessaria per l'appartenenza alla *Bürgerschaft* - né vi era impedimento alcuno legato al luogo di nascita. Se la pubblicistica amburghese dei primi anni dell'Ottocento poteva vantare la mancanza, nella città anseatica, di un patriziato senatoriale chiuso⁷⁶, occorre comunque sottolineare che il fattore decisivo per la partecipazione al potere era il possesso di un consistente capitale e che la separazione verso il basso restava netta, benché ascese individuali fossero sempre possibili e non costituissero affatto una eccezione⁷⁷. Se infatti, come abbiamo visto, la comunità dei negozianti non appare divisa rigidamente al proprio interno da frontiere etniche o religiose, marcata invece è la separazione verso i ceti popolari, e la distinzione è particolarmente sensibile nei momenti critici. Così negli anni Novanta del Settecento Senato e *Bürgerschaft* sono ben concordi sul ricorso alla forza armata per reprimere le proteste popolari dei garzoni delle corporazioni, preoccupati da un pauroso aumento del costo della vita, privati di fatto di ogni peso politico e minacciati da un processo di proletarizzazione⁷⁸. D'altra parte la repressione può ben accompagnarsi, nei negozianti amburghesi e nelle classi agiate in generale, ad atteggiamenti paternalistici e assistenzialistici, che trovano la loro suprema espressione nell'organizzazione dell'*Armenanstalt*, creato nel 1788 e ben presto ammirato da tutta l'Europa illuminata⁷⁹. Con minor ampiezza di orizzonti,

⁷⁴ VILLIERS, 1814: 54 ss.

⁷⁵ Il divieto, nato dalla volontà di evitare ingerenze da parte dei principi e signori di altri Stati, era poi concretamente aggirato mediante il ricorso a prestanome, ma la sua valenza in termini di rappresentazione politica restava inalterata: cfr. SCHRAMM, 1957: 322.

⁷⁶ BÖHME, 1968: 53-54; SCHRAMM, 1943: 16, 23.

⁷⁷ ZUNKER, 1983: 26-29.

⁷⁸ Il Senato, probabilmente timoroso che l'esempio del popolo parigino trovasse proseliti in terra anseatica, definì "patriottico" l'assenso della *Bürgerschaft* all'uso delle armi, come pure l'offerta del proprio sostegno da parte delle due comunità ebraiche della città. Contro i garzoni inermi furono inviati i militari, e la vicenda si concluse con diversi morti e feriti. Quanto la struttura corporativa fosse ancora vissuta come un baluardo nei confronti di un assoggettamento alla legge del libero mercato del lavoro è dimostrato dal fatto che i garzoni rifiutarono sdegnosamente la solidarietà offerta loro dai lavoratori delle manifatture cittadine. Cfr. HERZIG, 1983: 95-108.

⁷⁹ Sull'*Armenanstalt* e sulle politiche di assistenza ai poveri a Amburgo cfr. KRAUS, 1965: i

meno mezzi e meno successo, anche a Livorno si cercava di lenire le sofferenze della popolazione, specie quando una congiuntura poco favorevole aumentava ulteriormente una sottooccupazione spesso endemica, come ad esempio durante gli anni della dominazione napoleonica, quando su iniziativa del comitato di beneficenza furono avviate alcune filande⁸⁰. Benché la politica settecentesca nei confronti dei poveri - e nella prima metà dell'Ottocento le società a scopo assistenziale e benevolo conosceranno una vera e propria proliferazione a Livorno come ad Amburgo - non possa essere mai ridotta a una questione di semplice ordine pubblico, considerazioni di questo genere erano comunque sempre presenti; gli stabilimenti di lavoro per i poveri fornivano inoltre manodopera a basso costo: un fattore che poteva smorzare le rivendicazioni degli altri salariati.

Se Amburgo costituiva un esempio magistrale delle capacità della classe mercantile di forgiare i propri strumenti di governo e di conquistarsi tutti gli spazi necessari di fronte all'istanza di potere superiore, assai diversa si presentava la situazione a Livorno, dove nel Settecento non esisteva alcuna sede istituzionale nella quale i negozianti potessero direttamente intervenire a tutela degli interessi mercantili della città. In generale, l'attitudine nei confronti del potere centrale fiorentino sembra essere stata quella di limitarne il più possibile l'ingerenza e la tutela, almeno a giudicare dalla diffidenza con cui una parte dei negozianti accolse alcuni tentativi medicei e lorenesi di istituire un Consiglio di Commercio come istanza di consultazione; d'altra parte, nell'ultimo terzo del secolo a Firenze vi era una certa ritrosia a promuovere la formazione di un nuovo "corpo separato" che avrebbe fatalmente difeso aborriti "interessi locali"⁸¹. Nelle istituzioni labroniche sia la carica di gonfaloniere che

diversi contributi di LINDEMANN, 1983; 1989; 1990; MEHNKE, 1982.

⁸⁰ Sulla creazione di un sistema di assistenza ai poveri nell'Europa moderna cfr. WOOLF, 1988, e in particolare pp. 72-110 per la Toscana napoleonica (traduzione di WOOLF, 1971-1972: 435-474). Lo stabilimento per la filatura di canapa e cotone a Livorno, avviato nel 1810, "destinato a sollevare l'umanità languente per il bisogno, seconda le vedute del Governo e del buon ordine, richiamando al lavoro degli individui, che [...] diverrebbero ben presto istrumenti pericolosi a danno della quiete pubblica", A.S.L., *Prefettura del Mediterraneo* 140, lettera del *maire* di Livorno Sproni al prefetto, 8 dicembre 1810. Nel 1812 peraltro la scuola di filatura era costretta a chiudere per mancanza di fondi (*ibidem*, rapporto del *maire* Coppi al prefetto del Mediterraneo, 19 maggio 1813. Cfr. anche COPPINI, 1993: 127.

⁸¹ Due i Consigli di Commercio a Livorno nel Settecento: il primo istituito nel 1717 fu sciolto nel 1730; il secondo esistette dal 1746 al 1769. Pare vi fossero insormontabili difficoltà a mettere insieme i negozianti, timorosi forse di dover svelare i propri affari o di dover assoggettarsi a decisioni collettive. Un'analoga difficoltà d'altra parte è stata segnalata all'interno delle "nazioni", cfr. *supra*, nota 42. Furono situazioni di necessità immediata, quali l'occupazione della città da parte delle truppe di Bonaparte nel 1796 e poi le vicende del 1799-1800, a indurre i negozianti a creare una rappresentanza che agisse come sorta di governo d'emergenza. La validità della azione svolta fu riconosciuta nel preambolo con cui il nuovo sovrano, Ludovico

quella dei due priori erano destinate esplicitamente a membri della nobiltà. Ora, Livorno non aveva notoriamente un'antica nobiltà; i "Libri d'oro", istituiti con la legge del 31 luglio 1750, registrano un totale di 45 famiglie nobili nel Settecento, ed un totale di 130 fino alla annessione del Granducato al Regno d'Italia⁸². Con notevole lentezza furono superate le resistenze che venivano poste da parte dei magistrati cittadini alla nobilitazione di famiglie di negozianti, banchieri o mezzani; una modificazione in questo senso pare verificarsi verso la metà degli anni Trenta dell'Ottocento, quando ormai la nobilitazione non si opporrà più alla continuazione di una attività mercantile e finanziaria ad alto livello, purché accompagnata da uno stile di vita adeguato al nuovo *status* e da consistenti proprietà fondiarie⁸³.

Poiché tuttavia non esistono né studi sul personale amministrativo livornese né biografie su singole famiglie di negozianti che possano gettar luce sull'esistenza di un eventuale legame tra ceto politico e mondo del negozio, allo stato attuale delle nostre conoscenze non è possibile determinare per quali vie ed in quale misura il negozio abbia potuto salvaguardare i propri interessi nel corso del Settecento e fino alla annessione napoleonica. Sicuramente esso fu avvantaggiato dalla ferma volontà del Granduca di mantenere le franchigie del porto labronico e dalla politica di neutralità cui la debolezza militare della Toscana costringeva il sovrano. Come ad Amburgo, infatti, la neutralità consentiva in periodi di guerra di potenziare la funzione di intermediazione commerciale tra le potenze belligeranti ed i due porti ne trassero, come vedremo, cospicui benefici anche durante le guerre rivoluzionarie e napoleoniche, almeno fino alla loro annessione all'Impero.

D'altro canto, il rapido deterioramento della situazione finanziaria toscana all'epoca del Regno d'Etruria mise indubbiamente in mano ai detentori di capitali labronici potenti mezzi di pressione sul governo, oltre che ad assicurare loro enormi guadagni. In ogni caso, non era nell'interesse del sovrano intervenire in senso contrario a quello più favorevole agli interessi del commercio labronico, rischiando così di prosciugare una fonte di introiti statali e di porre difficoltà a quello che era il maggior canale di approvvigionamento del Granducato per le proprie importazioni.

I d'Etruria, istituiva a Livorno, nel 1801, una Camera di Commercio. Cfr. BARSANTI, 1931: 186-187, e LO ROMER, 1987: 96; il testo del motuproprio in GUARNIERI, 1962: 702-705.

⁸² Se ne veda il dettaglio in CASINI, 1987; LO ROMER, 1987: 81 riporta la cifra di 41 famiglie per il Settecento, e di altre 126 nell'Ottocento; BORTOLOTTI, 1970: 29 riporta la cifra di 64 famiglie nobili a Livorno nel 1792.

⁸³ LO ROMER, 1987: 81-86. Dalla Restaurazione, tra l'altro, il problema di reclutare il personale per le cariche amministrative per le quali era necessaria la patente di nobiltà si era fatto particolarmente acuto. Sul caso di Larderel, cfr. ROMANELLI, 1992: 9-13.

Con la Restaurazione, i maggiori istituti per la difesa degli interessi mercantili saranno rappresentati dall'Accademia Labronica, creata nel 1816 come società letteraria, e dalla Camera di Commercio, i cui membri erano cooptati tra i più autorevoli negozianti della piazza⁸⁴. Per rispettare la composizione internazionale del mondo del negozio labronico, già i membri dei vari organismi di rappresentanza del commercio sorti nel Settecento e durante il Regno d'Etruria su iniziativa del sovrano erano prescelti per "nazione"; dopo la parentesi napoleonica, nella quale non era prevista formalmente - ma lo fu di fatto - la presenza nella Camera di Commercio di negozianti di diverse nazionalità, si tornerà con la Restaurazione ad un numero di posti prefissato: 4 toscani, 2 ebrei e 6 membri scelti tra le restanti nazioni⁸⁵, a testimonianza dell'importanza predominante degli operatori stranieri sulla piazza.

Le attribuzioni della Camera di Commercio a Livorno erano essenzialmente consultive e propositive, e non erano dunque comparabili al ruolo svolto della *Commerzdeputation*, l'organismo amburghese creato nel 1665 e composto da 7 membri, incaricato di affiancare il Senato nella tutela degli interessi commerciali della città ma dotato di un ampio margine di manovra tanto sul piano diplomatico che su quello finanziario. Il suo ruolo si rivelerà cruciale nella soluzione dei delicati problemi diplomatico-mercantili di fine Settecento, quando ogni decisione formale del governo cittadino rischiava di compromettere la posizione della città rispetto ad altre potenze europee, mentre la *Commerzdeputation*, potendo agire come organismo autonomo, espressione di interessi "privati", poteva di fatto condurre trattative informali e accomodare i conflitti di interessi con opportuni donativi, giungendo eventualmente con l'aperta corruzione degli incaricati dei governi stranieri, in fattispecie di quello francese, a salvare la città anseatica da situazioni imbarazzanti⁸⁶. La Camera di Commercio di Bordeaux, istituita nel 1705 per volontà regia, affiancava a funzioni consultive anche limitati poteri giudiziari, altrove in Francia attribuiti ai consoli. Nella realtà, tuttavia, essa era largamente assoggettata ad altri organismi istituzionali, in particolare alla *Jurade*⁸⁷.

Il quadro istituzionale di Bordeaux, e di conseguenza le possibilità di azione politica dei negozianti, è piuttosto differente da quello dei due altri porti studiati. Nel Settecento, la città, capitale della Guienna, è sede di una serie di istituzioni che estendono il proprio potere su territori di vasta entità. Teorica-

⁸⁴ Cfr. LO ROMER, 1987: 95-99.

⁸⁵ Cfr. BARSANTI, 1931: 179-192.

⁸⁶ Cfr. BAASCH, 1915: 72-102. Si veda anche più oltre, cap. 4.1.

⁸⁷ Sulla Camera di Commercio di Bordeaux, cfr. LHÉRITIER, 1912-13 e BUTEL, 1988b (in particolare p. 81-88 sulle relazioni con le altre istituzioni cittadine).

mente, la città è guidata da un governatore regio; tuttavia questi è largamente assente, ed anche il suo luogotenente generale si reca a Bordeaux non più di una volta all'anno. L'amministrazione è dunque nelle mani dell'intendente, direttamente dipendente dal *Conseil du Roi*, e coadiuvato nella gestione degli affari da diversi subdelegati, in una struttura organizzativa che si fece sempre più elaborata nel corso del secolo. Se inizialmente gli intendenti sono nobili della *robe*, nella seconda metà del Settecento si tende a prescegliere membri della nobiltà più antica. Esponente del potere centrale, l'intendente è in costante conflitto col Parlamento di Bordeaux, espressione degli interessi locali, e ne esce a più riprese sconfitto, benché talora il sovrano non esiti a ricorrere a mezzi forti per vincere la lunga tradizione parlamentare di indipendenza e resistenza al governo (epurazione ed esilio di un terzo dei parlamentari nel 1771; esilio dell'intero Parlamento a Libourne nel 1787)⁸⁸. Il Parlamento di Bordeaux, uno dei più antichi di Francia, costituiva la suprema corte di appello per circa due milioni di abitanti, ed esercitava anche poteri legislativi vincolanti per il territorio di sua competenza, oltre a godere del diritto di rimostranza sulla legislazione del re. Sotto Luigi XVI i suoi magistrati erano 115, senza contare le altre figure che esercitavano una qualche funzione giuridica ma senza avere diritto di voto nelle decisioni della corte. Il mondo all'interno del quale si reclutavano i parlamentari era costituito da un circolo chiuso di famiglie di origine prevalentemente locale, legate tra loro da matrimoni accuratamente predisposti. Benché la carica fosse di per sé nobilitante, di fatto quasi tutti i membri appartenevano alla nobiltà già prima di assumere la funzione. Tuttavia, benché fortemente minoritaria, una parte non irrilevante dei parlamentari, circa il 10%, proviene da una famiglia appartenente al negozio, per quanto tale appartenenza sia sovente mascherata dall'acquisto della carica di segretario del re - una carica nobilitante evidentemente assai ambita, giacché il suo costo quasi quintuplicò nel corso del Settecento. I legami tra negozio e Parlamento si rivelano ancora più stretti se si considerano i comportamenti matrimoniali: almeno un quinto delle mogli dei parlamentari sono figlie di un negoziante⁸⁹. P. Butel ha mostrato come per lo più si tratti di famiglie mercantili già in possesso di titoli di nobiltà, ben lungi peraltro dal rinunciare alle loro attività economiche o dall'investire parti eccessivamente consistenti dei propri capitali nell'acquisto di cariche nobilitanti⁹⁰.

⁸⁸ Sulle istituzioni politiche a Bordeaux cfr. PARISSET, 1968: 9-61; DOYLE, 1974: 4-8.

⁸⁹ Sulla composizione, il reclutamento e le strategie matrimoniali dei parlamentari bordeaux, cfr. DOYLE; 1974: 12-22, 28. Il costo a Bordeaux delle altre cariche nobilitanti nel Settecento non aumentò invece più del 50%.

⁹⁰ BUTEL, 1974c: 325-332.

Bordeaux godeva di privilegi finanziari e politici. I primi sono riservati ai soli *bourgeois* della città: si tratta di una condizione ereditaria di cui fruiscono, alla fine dell'*ancien régime* circa 1.500 famiglie, ed acquisibile dimostrando di risiedere in città da almeno 5 anni, di possedervi una abitazione del valore di almeno 1.500 l.t., e pagando un diritto che variò nel tempo⁹¹. Tali privilegi consistono in esenzioni fiscali per le terre nobili possedute, e nel diritto di poter vendere esentasse all'interno della città il vino prodotto nella *sénéchaussé*, con un chiaro vantaggio sugli altri produttori rurali⁹². Quanto ai privilegi politici, essi risiedono essenzialmente nell'ampio margine di autonomia amministrativa e giudiziaria lasciato agli organismi cittadini. Il Comune di Bordeaux è amministrato da un *corps de ville* (*maire*, suo luogotenente e *jurats*) e da due assemblee consultive (dei Trenta e dei Centotrenta). La riforma del 1767 affiancò inoltre al *corps de ville* 12 consiglieri e 32 notabili, corpi composti ciascuno da un terzo di nobili, un terzo di giuristi e un terzo di esponenti del mondo del negozio. Poiché la carica di *maire* era largamente concepita come una sinecura, era il luogotenente a svolgerne le effettive funzioni (dal 1702); un ruolo decisamente più attivo spettava alla *jurade*, un organismo composto da 6 membri nominati dal re sulla base di una lista di candidati proposti dal *corps de ville* e, dal 1767, anche dall'assemblea dei notabili. La carica di *jurat* comportava ampie competenze in materia di polizia interna della città e dei sobborghi, nonché poteri giudiziari di prima istanza. La *jurade* era composta da due nobili, due avvocati e due negozianti: nel 1759 una riforma ne ripartì le attribuzioni secondo le qualificazioni rispettive, così che i due *jurats* negozianti si videro tra l'altro competenti per tutto quanto concerneva il porto, le *octrois*, l'annona, l'internamento dei mendicanti. Si noti peraltro che per la nomina a *jurat* di un negoziante era, nella seconda metà del Settecento, di fatto necessario aver in passato acquistato la carica di Tesoriere dell'Ospedale ed esser dunque inseriti in un certo *cursus honorum*⁹³.

I negozianti bordolesi non erano dunque assenti dalle istituzioni amministrative cittadine e, fattore forse più importante, i loro interessi non erano necessariamente in conflitto con quelli della nobiltà, che restava indubbiamente, grazie al Parlamento, il gruppo sociale politicamente dominante.

⁹¹ Sul diritto di borghesia a Bordeaux, cfr. MALINO, 1978: 4, 15 e PARISET, 1968: 52. Dal 1615, sono ammessi come borghesi di Bordeaux anche dei mercanti portoghesi "nuovi cristiani".

⁹² I vini prodotti al di fuori della *sénéchaussé* della Guienna potevano essere importati a Bordeaux per esservi venduti solamente una volta smaltito lo *stock* locale. Favorendo il proprietario bordolese rispetto ai piccoli produttori rurali, tale privilegio finiva col favorire la concentrazione fondiaria. Cfr. FORSTER, 1961: 26.

⁹³ PARISET, 1968: 51-61.

Del resto, se si vuole comprendere il mondo del negozio portuale, occorre abbandonare ogni schematismo. La rivendicazione della libertà per il commercio può allora andare di pari passo, a Bordeaux, con l'invocazione della protezione reale, la difesa accanita del regime dell'Esclusivo ed una vivace opposizione, all'indomani della Rivoluzione, alla abolizione della schiavitù nelle colonie⁹⁴. A Livorno, l'attaccamento tenace allo stato di privilegio creato dalle franchigie del porto si accompagna ad atteggiamenti liberistici. Nel 1765 una memoria anonima esponeva la "qualità" del commercio labronico, che

rende questo porto di una natura molto singolare, e che, non avendo nulla di solido e di sicuro, ha bisogno di continui riguardi, e di tutta la maggior vigilanza per adattarsi di mano in mano alle circostanze⁹⁵.

Anche per Livorno vale dunque il motto ripreso da Hirsch per descrivere la situazione francese: "Laissez nous faire et protégez-nous beaucoup"⁹⁶. Quanto a Amburgo, ci si proteggeva da soli, tramite gli strumenti istituzionali gestiti dal negozio stesso.

⁹⁴ Sulla coesistenza di tendente liberiste e la contemporanea richiesta di protezione al re cfr. HIRSCH, 1975. Sull'invio nel 1791 di un indirizzo all'Assemblea Nazionale sottoscritto da 300 negozianti di Bordeaux contro il decreto del 15 maggio che aboliva la schiavitù nelle colonie, cfr. LÉON, 1920: 10.

⁹⁵ GUARNIERI, 1962: 665. Documento anonimo del 1765, sicuramente toscano, e con ogni probabilità livornese, trascritto dal Guarnieri e conservato nelle Carte Vivoli alla B.L.L.

⁹⁶ Titolo di una presentazione alla E.H.E.S.S., Parigi, 12 gennaio 1993.

CAP. 3 - TIPOLOGIA TRADIZIONALE DEGLI SCAMBI NEL SETTECENTO

Per poter meglio comprendere le difficoltà incontrate dal commercio portuale in età napoleonica è opportuno richiamare a grandi linee la tipologia tradizionale degli scambi nei tre porti considerati, cercando di individuarne gli elementi strutturali di forza e di debolezza ed il loro grado di vulnerabilità in una congiuntura bellica. Lo stato attuale della ricerca e la distruzione di una buona parte del materiale archivistico in epoche diverse rendono impossibile una determinazione esaustiva di quantità, merci e valori degli scambi, e del numero e stazza delle navi in entrata e in uscita in ciascuno dei porti. Ci siamo qui dunque limitati a condensare i risultati più attendibili delle ricerche esistenti.

Occorre comunque tenere presente che i dati relativi ai traffici del porto non sono *a priori* un indice delle fortune e sfortune dei patrimoni mercantili, come spesso viene assunto, tra l'altro, dalla storiografia sulle città portuali in età napoleonica. Un numero più basso di navi arrivate e partite dal porto, delle quantità inferiori di merci importate ed esportate hanno indubbiamente delle conseguenze negative sulla economia della città: meno lavoro per i marinai e per gli scaricatori, congiuntura negativa per quasi tutte le attività produttive connesse al porto. Ma, quanto ai negozianti (e con loro i sensali e gli assicuratori), il loro margine di profitto sulle transazioni in corso - tanto per quelle esercitate in proprio che per quelle su commissione - non è necessariamente orientato al ribasso. Specialmente in periodo di guerra infatti, la speculazione sulle merci può offrire margini di profitto decisamente più elevati che in tempo di pace, così che i profitti possono restare elevati malgrado la riduzione della quantità di merci trattate. Una diversificazione delle attività economiche poteva inoltre contribuire a compensare il calo del giro d'affari in uno specifico settore. Ritorneremo su questo punto quando affronteremo la problematica dell'influenza della guerra e della pace sui traffici portuali; sono infatti i conflitti tra le potenze europee la causa primaria delle variazioni dei traffici portuali.

Similmente non entreremo nel merito dei dati relativi alla navigazione sotto bandiera "nazionale", che spesso sono stati interpretati come sintomo della forza o della debolezza del commercio di una piazza. Benché infatti il possesso di una nave ed il guadagno sui noli che ne poteva derivare possano rappresentare una quota degli introiti dei negozianti di una piazza, non ci sembra di dover interpretare l'utilizzazione di navi di bandiera straniera di per sé come indice negativo della situazione commerciale della piazza; tanto più che in tempo di guerra i costumi dell'epoca in materia di proprietà della nave e di

produzione di documenti che la potessero mettere al riparo da rappresaglie appaiono oltremodo spregiudicati, e sembrano così attestare che per gli armatori contemporanei la bandiera della nave era strumentale alle condizioni date, e non già priorità avente valore autonomo. Se un negoziante decide di ricorrere ad una nave straniera, ciò significa che, nelle condizioni politico-commerciali date, egli considera tale soluzione come la più atta - o la meno svantaggiosa - ad adempiere gli obiettivi commerciali prefissati. Possiamo avere sufficiente fiducia nelle sue capacità imprenditoriali per essere certi che se egli avesse valutato che il possesso di una nave in proprio gli avrebbe procurato dei guadagni maggiori, non avrebbe esitato ad acquistarsi una imbarcazione. Se poi le condizioni internazionali gli impedivano di poter realizzare un guadagno in tal modo - a ragione delle politiche mercantilistiche dei vari stati, o delle la mancanza di accordi commerciali con altre piazze o con i corsari barbareschi - ciò può semmai essere oggetto di speculazioni di natura economico-politica - e lo è di fatto abbondantemente stato - ma rientra solo marginalmente in uno studio sulle reali operazioni mercantili dei negozianti ad una data epoca¹.

A rigore, per questo tipo di studio è relativamente indifferente anche la bilancia commerciale del porto in questione: la bilancia commerciale deficitaria di un paese - che tanto preoccupava i politici e gli osservatori e che induceva taluni a vedere nel libero sviluppo del commercio un potenziale pericolo - ha in effetti ben poco a che vedere con i profitti ed i passivi della bilancia personale del negoziante.

Nella esposizione seguente sui traffici settecenteschi non indugeremo infine sulla congiuntura delle attività produttive delle tre città, attività da cui i negozianti sono ben lungi dall'essere estranei, sebbene la loro partecipazione si espliciti secondo modalità diverse (capitali, ordinazioni, rifornimento delle materie prime, piazzamento del prodotto finito). L'economia di Bordeaux, Amburgo e Livorno a fine Settecento è una economia prettamente portuale: benché una parte consistente della loro popolazione trovi sostentamento nelle industrie esistenti - raffinerie di zucchero, costruzioni navali, confezione di cordami per la marina, fabbricazione di botti e di bottiglie (Bordeaux), stampa di tessuti di cotone e lavorazione del tabacco (Amburgo), lavorazione del cuoio, dei coralli, della paglia e fabbricazione di *fez* di lana per il Levante (Livorno) - queste sono strettamente legate per la loro sopravvivenza al commercio por-

¹ Sulla marina amburghese si può consultare KRESSE, 1966. Sui tentativi della Reggenza lorenese di incrementare una marina toscana - falliti a causa della mancata risposta dei negozianti locali - cfr. MANGIO, 1978 e GUARNIERI, 1969. Sul ricorso da parte dei negozianti a bandiere diverse, secondo l'ottimizzazione del rapporto costo/sicurezza, e non certo in nome dell'interesse dello Stato, cfr. CARRIERE, 1973: II, 591-592.

tuale, che procura loro le necessarie materie prime e/o assicura la vendita del prodotto finito. La congiuntura delle attività produttive nelle città portuali e aree circostanti riflette direttamente l'andamento dell'attività portuale, ed in particolare la congiuntura del settore dei traffici internazionali². E' su questo che è dunque opportuno concentrare l'analisi.

3.1 Bordeaux

L'attività commerciale del Settecento bordolese è probabilmente la meglio conosciuta, grazie alle ricerche di Crouzet e di Butel³, ed alla esistenza di fonti che ci illuminano almeno sulla parte dei traffici dichiarata e registrata dalle autorità.

La dominante de l'histoire de Bordeaux entre la mort de Louis XIV et la Révolution est la croissance extraordinairement rapide du commerce maritime⁴.

L'importanza che il porto di Bordeaux viene assumendo è espressa solo in misura limitata dai dati relativi al tonnellaggio delle navi in uscita dal porto girondino, raddoppiato tra gli inizi degli anni Venti e la metà degli anni Ottanta⁵. In valore, infatti, il commercio globale di Bordeaux ventuplicò tra il 1717 ed il 1789, passando da 13 milioni a 250 milioni di lire tornesi. Il tasso di incremento annuo del commercio totale del porto girondino si mantiene a livelli assai elevati (4,6% tra la media 1721/24 e quella 1774/78, a valore costante della moneta)⁶. Sono l'espansione dei traffici coloniali e delle riesportazioni ad essi legate, più che le tradizionali esportazioni dei vini o il commercio di cabotaggio, a giustificare tale crescita.

Lo sviluppo dell'attività del porto girondino nel corso del '700 acquista un significato ancora maggiore qualora lo si rapporti all'andamento complessivo dei traffici della Francia: se nel 1717/21 Bordeaux controllava il 12% del commercio estero francese, nel 1775/77 la sua quota è salita al 25%⁷; dalla fine della guerra di successione austriaca Bordeaux si è affermata come primo porto della Francia, avendo superato anche Marsiglia.

Bordeaux tende in particolare ad appropriarsi di una quota sempre più

² Sulle industrie nelle tre città portuali e sulla loro assoluta dipendenza economica delle industrie dal commercio marittimo cfr. per Bordeaux FORREST, 1975: 14-18; PARISSET, 1968: 277-286; PASSET, 1954 (per la metà del Settecento); per Amburgo, LAUFENBERG, 1911-1931: I, 12-13, e per Livorno, SONNINO, 1909: 56-57.

³ CROUZET ha curato l'ampia sezione dedicata all'economia in PARISSET, 1968 (CROUZET, 1968a). Per le opere di P. Butel si fa riferimento in particolare BUTEL, 1974c.

⁴ CROUZET, 1968a: 191.

⁵ CROUZET, 1968a: 192-194: esso raggiunse nel 1786 le 303.000 tonn.

⁶ CROUZET, 1968a: 196.

⁷ CROUZET, 1968a: 196-197.

consistente del commercio coloniale francese⁸. Tra il 1773 ed il 1788, il porto girondino controlla il 45% del valore delle importazioni complessive francesi dalle colonie (benché solo il 20% di quello - assai più modesto - delle esportazioni francesi verso le colonie)⁹. Nel complesso, negli ultimi anni dell'*ancien régime* (1786/89), la parte di Bordeaux sul valore totale del commercio francese con le colonie è del 41%¹⁰.

Come rileva Crouzet, le ragioni di tale successo non sono di ordine giuridico¹¹, né tantomeno legate a presunti vantaggi geografici: Bordeaux non si trova più vicina alle Antille di quanto non lo siano Le Havre e Nantes, favorite invece dalla prossimità tanto dei mercati nordici quanto da quella del bacino parigino, laddove le regioni circostanti la Garonna offrivano possibilità assai mediocri d'assorbimento per i prodotti coloniali; e la navigazione sulla Gironda era per giunta resa pericolosa dalla scarsa profondità di alcuni tratti del fiume. Sono invece fattori puramente economici a creare il vantaggio di Bordeaux: la città poteva rifornire le colonie con farine, vini, acquavite, prodotti del suo entroterra di cui c'era una fortissima domanda nelle Antille; le navi potevano così salpare cariche direttamente dalla Gironda, con un conseguente risparmio sui noli e sui tempi dell'investimento, laddove da Nantes le navi tendevano piuttosto a partire in zavorra per le colonie oppure a dedicarsi alla tratta, ovviando con un commercio triangolare alla mancanza relativa di prodotti da vendere alla colonia.

L'esistenza di secolari relazioni commerciali tra Bordeaux ed il Nord Europa aveva già dato vita inoltre ad un insediamento di negozianti inglesi, olandesi e tedeschi nella città girondina: tale movimento proseguirà e si rafforzerà particolarmente nella seconda metà del XVIII secolo. I negozianti residenti a Bordeaux tenderanno così a dividersi i compiti: ai francesi - tra cui cospicuo è l'elemento ugonotto delle regioni del Tarn e del Rouergue, discendenti dalla diaspora protestante seguita alla revoca dell'Editto di Nantes¹² - è lasciata l'organizzazione delle relazioni con le colonie (sovente rafforzata mediante l'insediamento alle Antille di alcuni membri della famiglia), agli stranieri, commissionari delle case commerciali del Nord, ebrei portoghesi e, a fine secolo,

⁸ Cfr. il grafico in LÉON, 1979: t.I, 82, che riprende i dati della tabella elaborata da BUTEL, 1974c: 393.

⁹ BUTEL, 1966b: 42-44. Tuttavia Bordeaux è in netto recupero alla fine di questo periodo: nel 1787, il 50% delle esportazioni francesi verso le colonie parte dal porto girondino: BUTEL, 1967c: 289n.

¹⁰ CROUZET, 1968a: 201-205.

¹¹ I privilegi accordati dalle patenti regie del 1717, che autorizzavano l'armamento verso le colonie e concedevano particolari vantaggi fiscali, erano infatti comuni a altri 12 porti francesi; CROUZET, 1968a: 205-212.

¹² BUTEL, 1975: 305.

statunitensi, quello fondamentale di provvedere alle riesportazioni delle derrate coloniali e dei tradizionali prodotti della regione. Questa divisione del lavoro, esecrata dall'ottica mercantilista che considerava deleterio l'affidamento a stranieri di una parte così consistente dei traffici¹³, consentiva agli armatori francesi di disporre di maggiori capitali da impiegare interamente nei traffici con le colonie, teoricamente preclusi agli stranieri dal regime dell'Esclusivo.

Dal punto di vista geografico, si può suddividere il commercio marittimo bordolese in tre aree principali, senza tuttavia mai perdere di vista la loro stretta interdipendenza: oltreoceanico (colonie americane; Africa; Oceano Indiano; Stati Uniti); europeo; traffico di cabotaggio con altri porti francesi o spagnoli. Nel periodo 1782-87, la loro quota rispettiva nel commercio bordolese per stazza delle navi impiegate era del 30,7%, del 48,4% e del 20,9%¹⁴.

3.1.1 Il commercio oltreoceanico

- **commercio con le Indie Occidentali**: dopo la Guerra dei Sette Anni, si afferma indiscusso il primato di Santo Domingo, la "perla delle Antille": alla vigilia della Rivoluzione, 3/4 dei traffici coloniali bordolesi si svolgono con quest'isola. Tale concentrazione rende Bordeaux particolarmente vulnerabile qualora, come avverrà con la rivolta della popolazione di colore nel 1791-92, i traffici con l'isola siano per una qualche ragione interrotti. La Martinica, che nella prima metà del secolo aveva rappresentato il maggiore mercato per i traffici francesi alle Antille, continua a fornire cotone e una qualità di caffè particolarmente apprezzata. I prodotti principali importati a Bordeaux dalle colonie sono lo zucchero (71% del valore totale delle importazioni coloniali nel 1741/43, 40% nel 1789), il caffè (rispettivamente 9% e 49%), l'indaco (6,5% nel 1789)¹⁵ e, in misura minore, cacao, cotone, legni per la tintura delle stoffe; con un andamento assai irregolare, si importano anche le piastre, utilizzate poi nei commerci con l'Oceano indiano. Le esportazioni bordolesi verso le Antille consistono, come si è già detto, prevalentemente in derrate alimentari (vini, acquavite, farina, carni salate), ma non mancano consistenti invii di manufatti, importati a Bordeaux (in particolare le sete) o provenienti dalle aree circostanti. Oltre ad avere stimolato una agricoltura fortemente commercializzata nell'entroterra aquitano, la domanda delle colonie aveva anche incrementato diverse produ-

¹³ Su questo aspetto si veda il contributo di DAINVILLE, 1916, dove sono ricostruiti i diversi tentativi intrapresi dal potere centrale con Colbert ed alla fine dell'antico regime per favorire la riesportazione su navi francesi ed eliminare l'intermediazione straniera.

¹⁴ BUTEL, 1974c: 17.

¹⁵ I dati sono tratti da CROUZET, 1968a: 222-223, 228-230. Si veda anche BUTEL, 1974c: 24-39.

zioni di tipo artigianale.

- **il commercio africano**: consentita dal 1716 a Bordeaux ed in altri quattro porti francesi, la tratta dal porto girondino si fa più consistente dopo la Guerra dei Sette Anni e specialmente dopo quella d'Indipendenza americana: la media annua delle spedizioni negriere partite da Bordeaux tra il 1785 ed il 1789 è di 18, cioè il 16% del totale francese: Bordeaux è il terzo porto negriero francese dopo Nantes e Le Havre; iniziata con un certo ritardo, la tratta sembra non interessare eccessivamente gli armatori bordolesi, probabilmente perché essi dispongono direttamente di prodotti fortemente domandati alle Antille e non hanno bisogno pertanto di ricorrere a circuiti di commercio triangolari. Bordeaux dispone inoltre in misura minore rispetto alle altre città dei prodotti richiesti sul mercato africano (specie di tessuti)¹⁶.

- **il commercio indiano**: il commercio francese nell'Oceano Indiano fu aperto all'armamento privato dopo l'abolizione della Compagnia delle Indie (1769). A causa della maggiore durata dei viaggi, esso richiedeva investimenti più elevati e comportava una immobilizzazione di capitali per un periodo più lungo. Mentre il commercio diretto con le Antille resta a Bordeaux finanziato a livello familiare o comunque all'interno della piazza, i capitali necessari agli armamenti per l'Oceano Indiano sono reperiti sul piano internazionale, specie con partecipazioni svizzere. Il settore si espande specialmente dopo la guerra d'Indipendenza americana, stimolato dalla diminuzione dei profitti nei commerci con le Indie Occidentali, dove si era accresciuta la concorrenza dei neutrali, e dai progressi della costruzione navale, che rendono i viaggi più sicuri. Grazie ai suoi rapporti privilegiati con le Antille, Bordeaux è in grado di rifornirsi con maggiore facilità delle piastre necessarie agli scambi, fortemente deficitari, con l'Oriente¹⁷. Nel lustro 1781/1785, partirono da Bordeaux 36 delle 131 navi (27%) salpate dalla Francia dirette oltre al Capo di Buona Speranza¹⁸. Sebbene questo settore sia ancora modesto, i capitali investiti non sono trascurabili; esso testimonia inoltre della ricerca di nuove aree commerciali di fronte ai minori profitti che i traffici con le Antille sembrano poter assicurare¹⁹. Tuttavia occorre sottolineare che la destinazione precipua, sebbene

¹⁶ CROUZET, 1968a: 237-239.

¹⁷ Circa metà del valore del carico di andata era costituito da piastre. Negli armamenti della Compagnia delle Indie queste avevano rappresentato l'87% del carico, contro solo un 13% in merci. Cfr. DERMIGNY, 1959-60: I, 136.

¹⁸ DERMIGNY, 1959-60: I, 88-89; Bordeaux è in netto ritardo rispetto agli altri porti francesi: negli anni precedenti 1769-1780, la partecipazione bordolese sul totale francese nel commercio indiano è appena del 2%! (4 armamenti su 218); CROUZET, 1968a: 239-243. Marsiglia è il secondo porto per importanza (23%). Per i commerci bordolesi nell'Oceano Indiano cfr. anche BUTEL, 1974c: 39-44.

¹⁹ "Il semble qu'il y ait eu un net avantage pris par les armements indiens sur les arme-

non manchino spedizioni in India o in Cina²⁰, è rappresentata dall'Ile de France (Maurizio), base del commercio di tratta dal Mozambico.

La ricostituzione della Compagnia delle Indie nel 1785 (nuovamente abolita nel 1790) non interruppe gli armamenti privati per l'Oceano Indiano: il traffico col Mozambico e con l'Ile de France continuò infatti ad essere autorizzato, previa richiesta alla Compagnia: ed è verso questa regione - dove spesso si invia un cadetto come agente commerciale²¹ - che gli armatori bordelosi dirigeranno le proprie spedizioni (87 navi, sul totale francese di 233, tra il 1785 ed il 1790, pari al 37%)²². Durante la Rivoluzione e l'Impero, di fronte alla crisi che scosse le colonie francesi alle Antille, il commercio con l'oceano indiano rappresentò, come vedremo, un settore importante per i commerci bordelosi.

- **il commercio con gli Stati Uniti:** nel commercio con gli Stati Uniti, che conosce un particolare vigore a partire dal 1786, Bordeaux si afferma come primo porto francese (47% delle navi partite dalla Francia per gli Stati Uniti nel periodo 1782-92²³). La bilancia commerciale è estremamente squilibrata: in riscontro alle importazioni massicce, specialmente di tabacco, la città girondina ha ben poco da offrire. Gli Stati Uniti consentono tuttavia di integrare i circuiti di traffico tra i depositi delle colonie francesi e la madrepatria. Durante la Rivoluzione e fino al 1807, gli Stati Uniti garantiranno il mantenimento, per via indiretta, delle relazioni tra la Francia e le colonie che questa non è più in grado di controllare²⁴.

3.1.2 Il commercio europeo

L'importanza dell'Europa per i commerci di Bordeaux emerge non tanto dalle

ments aux îles à la fin du XVIIIe siècle. Cette situation expliquerait l'orientation nouvelle prise par l'armement bordelais à la fin de l'Ancien Régime en direction de l'océan Indien": BUTEL, 1966a: 32. Cfr. anche DERMIGNY, 1959-60: I, 76-81, che rileva l'accresciuto interesse per l'Oceano indiano anche sulla piazza di Marsiglia. Tali traffici promettevano gli elevati profitti che nella prima metà del secolo avevano procurato le Antille, dove "l'accroissement des tonnages transportés [nella seconda metà del secolo] ne doit pas masquer la baisse de rendement" (p. 81).

²⁰ Cfr. VONDERHEYDEN, 1920: 174-188.

²¹ Si veda ad esempio LÉON, 1920: 7-17; 78-88; 133-143, dove si analizza il caso della famiglia di origine normanna La Tellier, stabilitasi a Bordeaux agli inizi del XVIII secolo, e che esercita l'attività armatoriale con le Antille: nel 1791 il terzo figlio maschio viene inviato, ventiduenne, all'Ile de France per aprire un *comptoir* sulla via dell'India; qualche mese più tardi il secondo figlio parte per Santo Domingo nel tentativo di recuperare almeno una parte dei crediti della famiglia (pp.10-17;134).

²² TOUSSAINT, 1977: 102. Per un esempio della progressiva importanza assunta a partire dal 1781-82 nelle operazioni con l'Ile de France di una delle maggiori case commerciali bordelosi, quella di Cabarrus, cfr. CAVIGNAC, 1970: 44-50.

²³ BUTEL, 1974c: 45.

²⁴ BUTEL, 1974c: 44-46; CROUZET, 1968a: 243-246.

importazioni, dove la vertiginosa crescita del settore coloniale riduce l'importanza relativa del mercato europeo, bensì soprattutto dai dati relativi alle esportazioni: l'Europa assorbe lungo tutto l'arco del Settecento circa i 4/5 del totale delle esportazioni bordolesi²⁵. Senza l'accresciuta domanda di derrate coloniali in Europa, la spettacolare ascesa commerciale di Bordeaux sarebbe impensabile.

Tabella 1: Esportazioni di Bordeaux verso le principali aree geografiche

(in valore assoluto ed in percentuale sul totale)

media anni	Prov. Unite	Nord	Gran Bretagna	Colonie	altri paesi	media valore milioni l.t.
1717	4.49 (51.0%)	0.83 (9.4%)	1.39 (15.8%)	2.09 (23.8%)	- -	8.80 (100.0%)
1728/30	5.58 (46.1%)	2.21 (18.2%)	1.28 (10.6%)	3.02 (24.9%)	0.01 (0.2%)	12.10 (100.0%)
1738/40	5.87 (29.2%)	5.34 (26.6%)	1.40 (6.9%)	4.76 (23.7%)	2.72 (13.6%)	20.09 (100.0%)
1748/50	9.26 (28.3%)	10.15 (31.1%)	3.51 (10.8%)	5.12 (15.7%)	4.60 (14.1%)	32.64 (100.0%)
1758/60	10.86 (44.1%)	4.35 (17.7%)	0.12 (0.4%)	5.17 (21.0%)	4.14 (16.8%)	24.64 (100.0%)
1768/70	14.59 (20.8%)	27.80 (39.6%)	1.05 (1.5%)	13.04 (18.5%)	13.75 (19.6%)	70.23 (100.0%)
1778	23.47 (35.5%)	22.24 (33.7%)	0.95 (1.4%)	9.43 (14.3%)	9.96 (15.1%)	66.05 (100.0%)

Fonte: MALVEZIN, 1892: III, 314-317²⁶.

Le principali regioni dei traffici europei di Bordeaux sono rappresentate dai Paesi Bassi (con la netta preminenza di Amsterdam) che vedono quadruplicare il valore delle proprie importazioni dal porto girondino tra la fine degli anni Trenta e quella degli anni Settanta del Settecento, nonostante perdano d'importanza in termini relativi, e dal "Nord" (Germania, Scandinavia, Russia), dove particolarmente vertiginosa è la crescita dei commerci con i porti anseatici, dominati da Amburgo, e con quelli prussiani (Stettino, Königsberg), che assorbono nella seconda metà del secolo dal 35% al 40% delle esportazioni complessive di Bordeaux. I porti del Mare del Nord provvedono poi a ridistribuire a tutta l'Europa centrale i vini e le derrate coloniali acquistate sul mer-

²⁵ CROUZET, 1968a: 255. Per l'importanza dell'area europea nel commercio francese in generale cfr. LÉON, 1979: I, 124.

²⁶ Per una critica ai dati pubblicati da Malvezin cfr. BRAURE, 1953: 68-69. Malvezin ha aggiunto agli errori delle tavole riassuntive del fondo della Camera di Commercio di Guienna errori di trascrizione. Tuttavia i suoi dati sono stati usati ampiamente dalla storiografia bordolese, e nel loro complesso disegnano con sufficiente precisione le tendenze di fondo del commercio bordolese.

cato aquitano. Tali traffici avvengono su navi non francesi e sono gestiti mediante i commissionari delle case commerciali nord-europee residenti a Bordeaux; sebbene i traffici diretti col Baltico si intensifichino nel corso della seconda metà del Settecento, non si segnala nel porto girondino alcun tentativo di superare l'intermediazione anseatica ed olandese.

Il commercio col Nord Europa, strettamente correlato a quello coloniale, fu il motore della crescita dell'attività economica di Bordeaux nel Settecento. Particolarmente rilevante il peso assunto per Bordeaux dalle riesportazioni di prodotti coloniali, che registrano un tasso di crescita del 6,5% annuo tra la fine degli anni Trenta e quella degli anni Ottanta del Settecento²⁷; esse rappresentano nel 1789 il 30% del valore totale dei traffici del porto, stimati a 250 milioni di lire torinesi. Tale percentuale, decisamente superiore a quella delle riesportazioni degli altri porti francesi²⁸, testimonia del carattere di porto di deposito di Bordeaux.

Se i traffici tra Bordeaux e il Nord poterono svilupparsi in una tale misura, ciò si deve attribuire anche alla esistenza di solidi circuiti di scambio sviluppatisi nei secoli precedenti: alle esportazioni verso il Nord Europa di vini - dalla generalità di Bordeaux salpavano dai 2/3 ai 3/4 dei vini francesi esportati²⁹ - acquavite e altri prodotti locali (frutta secca) si poterono aggiungere col tempo le derrate coloniali, senza che fosse necessario instaurare rapporti con *partners* commerciali sconosciuti; in un'epoca in cui le relazioni mercantili si fondano essenzialmente su un tessuto di conoscenze personali e di parentele, questo fattore acquista una indubbia rilevanza.

Le esportazioni tradizionali di Bordeaux perdono così di importanza relativa, di fronte alla crescita vertiginosa dei "nuovi" prodotti. Ad esempio, malgrado il valore delle esportazioni vinicole triplichi tra gli anni 1730-39 e 1770-78, la sua percentuale sul totale delle esportazioni bordolesi cala sensibilmente (dal 58,5% nel periodo 1728-30 al 28% di quello 1774/80)³⁰: il commercio di Bordeaux tende dunque progressivamente a staccarsi dal suo *hinterland*, mentre una importanza crescente acquistano, come si è visto, i commerci basati sui prodotti coloniali, che rendono l'economia bordolese più sensibile alla congiuntura atlantica che a quella regionale.

Tale tendenza strutturale rischia peraltro di mettere in ombra le novità che si mostrano anche nei settori tradizionali. In particolare, a partire dalla

²⁷ BUTEL, 1974c: 21. Per le riesportazioni verso Amburgo il tasso annuo di crescita calcolato dall'autore per lo stesso periodo è dell'11,6%.

²⁸ LÉON, 1979: t.I, 87-88.

²⁹ LABROUSSE, 1943: 255.

³⁰ I dati sono ricavati da MALVEZIN, 1892: t. III, 318-321.

Guerra di Successione Spagnola, si assiste alla creazione ed ai progressivi miglioramenti nella produzione di vini di qualità, i *grands crus* selezionati con cura negli *châteaux* ai bordi della Garonna appartenenti all'aristocrazia parlamentare bordolese, e destinati specialmente al mercato inglese, dove i dazi proibitivi impedivano l'importazione di vini di basso costo, minacciati sugli altri mercati del Nord dalla concorrenza iberica³¹. I vini pregiati, acquistati dagli armatori bordolesi, che li tagliavano con vini iberici adattandoli al gusto del mercato di destinazione, rappresentavano al massimo il 7% della quantità vinicola esportata, ma potevano raggiungere il prezzo di 2.000 lire tornesi il *tonneau* (pari a 9 ettolitri), contro le 150-200 lire dei vini destinati al consumo popolare: una esportazione, dunque, assai più importante per valore che per quantità³².

3.1.3 Il commercio di cabotaggio

Una intensa attività commerciale si svolgeva tradizionalmente tra Bordeaux e gli altri porti francesi, specie quelli bretoni. Vino di qualità ordinaria, sale, frutta, manufatti e cereali costituivano gli oggetti principali di tali traffici. Importante per il numero di navi impiegate negli scambi - circa 2/3 del totale del movimento portuale di Bordeaux, ma si trattava di imbarcazioni di stazza assai inferiore rispetto a quelle impiegate nei traffici con le colonie e col Nord Europa - il cabotaggio lo era in misura decisamente minore per quanto riguarda il valore delle merci.

3.2 Amburgo

Se il commercio bordolese nel XVIII secolo ruota attorno alle colonie e alla riesportazione dei prodotti coloniali e regionali in Europa, quello amburghese, che non può contare su propri possedimenti coloniali, continua a caratterizzarsi quasi esclusivamente come commercio inter-europeo di deposito. Solamente verso la fine del secolo, con l'espansione commerciale statunitense e quando le potenze coloniali europee cominceranno ad autorizzare maggiormente agli stranieri i traffici con le proprie colonie, si registreranno i primi tentativi di relazioni dirette oltre-atlantiche, che conosceranno un pieno sviluppo nell'Ottocento³³. Mentre tuttavia nei secoli precedenti la funzione commerciale di Amburgo era stata prevalentemente quella di intermediazione tra il Baltico e i mercati dell'Europa occidentale, nel corso del XVIII secolo la città sembra

³¹ CROUZET, 1968a: 155-190.

³² Sui traffici bordolesi con la Gran Bretagna, vd. BRAURE, 1953.

³³ Cfr. oltre, cap. 5.2. e 12.2.

orientarsi maggiormente verso l'intermediazione tra l'area centrale europea - cui Elba e Oder rendono agevole l'accesso in profondità - e l'Europa Occidentale. Occorre peraltro rilevare che poiché i traffici condotti dai negozianti amburghesi dal Baltico all'Europa Occidentale e Meridionale avvenivano spesso direttamente, senza cioè che le navi facessero scalo nel porto anseatico, essi sfuggono alle rilevazioni statistiche della città, e giustificano almeno in parte la debolezza dei valori, più oltre esposti, indicati dal console francese per l'area baltica³⁴.

Le fonti a disposizione per conoscere l'entità dei traffici amburghesi nel XVIII secolo sono purtroppo molto più scarse di quelle relative a Bordeaux. Oltre che alle distruzioni degli archivi, tali carenze sono in parte dovute alla politica daziaria stessa vigente ad Amburgo, che non comportava la ricerca della massima precisione possibile nella registrazione doganale di una parte dei commerci; nel corso del Settecento furono infatti esentate dal pagamento della più parte dei dazi esistenti - l'esenzione era totale per le merci appartenenti ai *Bürger* amburghesi - tutte le merci in transito fino a sei mesi (due mesi per vini e acquavite, legna esclusa) nonché i grani (1748), i tessuti ed il filo di lino, diversi metalli e lo zucchero in esportazione (1764-1787). Diversi dazi, inoltre, venivano percepiti secondo il tipo di imballaggio, così che quantità e valori non possono essere ricostruiti se non in forma estremamente approssimativa. Sovente non veniva indicato neppure di che merci si trattasse³⁵.

Per quanto riguarda le navi in uscita e le merci esportate, non esistono dati. Per le navi in arrivo, le fonti negli archivi della città anseatica iniziano appena col 1778. Esse tuttavia possono essere integrate, per il periodo successivo al 1750, con le informazioni inviate a Parigi dal console francese ad Amburgo, che oltre al numero delle navi, alla loro provenienza ed alla loro stazza forniscono informazioni anche sulle merci e sui valori dei traffici, sforzandosi in particolare di esporre i dati in modo chiaro e di uniformare pesi, misure e valori, che nelle fonti originali da cui il console traeva le proprie informazioni erano invece confusi. I limiti di questi dati, particolarmente sensibili per i va-

³⁴ JEANNIN, 1971: 72-73. BAASCH, 1910: 392-400, pubblica una memoria inviata da Mönkenberg al Senato di Amburgo, in data 4 maggio 1801, intitolata *Über die Wichtigkeit der Stadt Hamburg und ihrer Unabhängigkeit für die russischen Staaten*, nella quale si valuta che il commercio di prodotti russi acquistati da negozianti anseatici e inviati in Spagna, Portogallo e Italia senza neppure transitare per Amburgo è ancora maggiore di quello che passa per la città. Si noti come la memoria - probabilmente concepita per essere inviata alle autorità russe - sia stata elaborata durante l'occupazione danese di Amburgo e tenda con ogni evidenza a far comprendere alle altre potenze della Lega dei Neutrali l'importanza di ripristinare quanto prima l'indipendenza di Amburgo.

³⁵ Per una elencazione dei dazi, si veda KEGEL, 1806: Bd. 1, 430-432; WISKEMANN, 1929: 112. Sui limiti delle serie statistiche su Amburgo, cfr. BEUTIN, 1933: 59n., 73, 196.

lori delle importazioni, fondati su prezzi indicizzati ma sensibilmente inferiori ai valori reali, sono stati lucidamente analizzati da P. Jeannin³⁶. Poiché tuttavia non disponiamo di altre serie statistiche possiamo tutt'al più confrontare tali dati con alcune valutazioni dei commerci fornite dai contemporanei, e giungere così ad un quadro non già preciso, ma almeno verosimile, della tipologia e dell'entità del commercio amburghese prima della Rivoluzione Francese. Le fonti a nostra disposizione ci consentono più che altro di valutare le direzioni principali dei traffici anseatici³⁷.

Da metà Settecento la Francia è il principale fornitore di Amburgo, che importa - ad un tasso di crescita ben superiore a quello dei porti olandesi - vino, acquavite, manufatti e soprattutto derrate coloniali, la cui domanda in Europa centrale e orientale è in costante aumento. Se in passato il porto anseatico si era procurato tali derrate anche dai Paesi Bassi e nella penisola iberica, nella seconda metà del Settecento è quasi esclusivamente in Francia che le sue navi vanno a cercare tali merci. La crescita dei traffici amburghesi nella seconda metà del Settecento pare in effetti doversi attribuire soprattutto all'accrescimento dei traffici coloniali. Il commercio amburghese con la Francia è fortemente deficitario (circa 1:10). La Francia assorbe infatti in misura inferiore alla Spagna e all'Inghilterra il principale prodotto d'esportazione di Amburgo, costituito dai tessuti di lino tedeschi destinati soprattutto ai coloni d'oltreoceano. I manufatti prodotti in Europa centrale, adattati grazie ai negozianti anseatici ai gusti della clientela delle colonie, sono in massima parte esportati attraverso le città anseatiche. In particolare, la Slesia riesce a piazzare via Amburgo la propria produzione di tessuti di lino per un valore pari a 4-5 milioni di talleri. Il valore totale delle esportazioni di lino dalle tre città anseatiche negli anni Ottanta è valutato dalle fonti francesi a circa 40-50 milioni di l.t.³⁸. Lipsia stessa trovava una maggiore convenienza ad appoggiarsi, nei suoi traffici verso l'Europa occidentale, sui negozianti amburghesi; alle sue fiere, la loro partecipazione acquista una crescente importanza³⁹.

Il secondo partner commerciale amburghese sembra essere la Gran Bretagna; a Londra approdano l'80% delle navi dirette oltremanica salpate dall'El-

³⁶ Cfr. JEANNIN, 1971.

³⁷ Un recente progetto condotto da Jürgen Schneider e Otto-Ernst Krawehl prevede la formazione di una banca dati della statistica commerciale amburghese nel Settecento, elaborata sulla base dei dazi dell'*Admiralität* e del *Convoy*. Una breve esposizione del progetto in FISCHER & KUNZ, 1992: 62-65; ulteriori pubblicazioni sono imminenti.

³⁸ SOETBEER, 1840-46: I, 13-14; un Reichsthaler vale circa 5 l.t.; JEANNIN, 1971: 70-71. BEUTIN, 1933: 64, valuta le esportazioni annue di lino dalla Slesia negli anni 1783/86 a 5,4 milioni di talleri.

³⁹ WISKEMANN, 1929: 121.

ba⁴⁰. Benché verso la fine degli anni Sessanta il valore delle esportazioni inglesi verso Amburgo abbia potuto - secondo statistiche inglesi - non discostarsi eccessivamente dai valori delle esportazioni francesi nella città anseatica, è probabile che negli anni seguenti la Gran Bretagna perse terreno, sia in conseguenza del trattato commerciale tra Francia e città anseatiche (1769) che favorì a livello daziario le importazioni francesi, sia perché, più in generale, rispetto alla Francia la Gran Bretagna riesportava una percentuale assai inferiore dei prodotti tratti dalle proprie colonie (21% contro il 63%)⁴¹. Nel 1790/91, le quantità di caffè e zucchero importate a Amburgo dalla Gran Bretagna sono rispettivamente il 6% ed il 2% delle quantità importate dalla Francia⁴². Più che di derrate coloniali, dunque, fino agli anni Novanta in Inghilterra Amburgo si riforniva di manufatti e di carbone, necessario alle raffinerie di zucchero, e esportava in cambio soprattutto legnami e grani baltici - dalla metà degli anni Sessanta la Gran Bretagna è divenuta paese importatore di cereali.

Con i Paesi Bassi, che nel secolo precedente erano stati il primo partner commerciale di Amburgo, gli scambi appaiono ancora assai sostenuti, ma relativamente in declino. Benché il commercio olandese fino agli anni Ottanta non cessi di crescere, la sua porzione sul totale dei commerci mondiali continua infatti a diminuire, ed i traffici con Amburgo non fanno eccezione. Nell'area nordica e baltica, Amsterdam e Amburgo sono essenzialmente concorrenti. Amburgo sembra riuscire progressivamente a inserirsi almeno parzialmente in traffici fino ad allora gestiti per lo più per intermediazione olandese, e specialmente in quelli tra l'Europa sud-occidentale ed il Baltico o l'interno della Germania. Parallelamente la Francia riesce a battere sul mercato anseatico la concorrenza olandese per i prodotti coloniali. Tuttavia ancora nel 1790 le esportazioni di derrate coloniali olandesi a Amburgo e a Brema - con cui probabilmente i traffici erano più intensi - ammontavano complessivamente al valore tutt'altro che trascurabile di 5,4 milioni di fiorini, pari a circa 11-12 milioni di l.t.⁴³. Al di là dei prodotti coloniali, le merci scambiate tra Paesi Bassi e Amburgo coprono tutto lo spettro dei prodotti all'epoca commerciati.

Nel Baltico la parte più consistente dei traffici nella seconda metà del Settecento è in mani britanniche; tuttavia Amburgo riveste in quest'area un ruolo non marginale. I traffici con la Russia registrano una crescita nell'ultimo

⁴⁰ KÖPPEN, 1968: 66.

⁴¹ LÉON, 1979: I, 72-73.

⁴² KÖPPEN, 1968: 64.

⁴³ KELLENBENZ, 1977a: I, 376 ma non al cambio, erroneo, di 1 fl. = 1,75 Thaler ivi indicato bensì a quello di 1 gulden = 3/5 Thaler, indicato in KELLENBENZ, 1964: 4-60. Cifre da prendere con un certo margine d'errore, perché non è chiaro se siano fiorini banco o courant.

decennio del secolo, alla fine del quale il valore complessivo annuo delle transazioni con Amburgo si aggira attorno ai 6-9 milioni di rubli (circa 34-50 milioni di l.t.); per i commerci con Riga, il rapporto tra importazioni e esportazioni è di 1:4, ma non è detto che tale rapporto si mantenesse anche nel principale porto russo, Arcangelo, né a Pietroburgo⁴⁴. In ogni caso, i prodotti importati dal Baltico - legname, pelli, segale, canapa, pece, potassio - avevano un valore decisamente inferiore ai manufatti, ai prodotti di lusso ed alle derrate coloniali (zucchero), oggetti precipui delle esportazioni amburghesi in quest'area. Quanto ai traffici con gli altri Stati baltici, Norvegia, Danimarca Svezia e Finlandia continuavano a commerciare con Amburgo secondo le linee tradizionali, senza tuttavia che la loro importanza per il porto anseatico fosse pari a quella di Amburgo per il loro commercio⁴⁵.

Come i Paesi Bassi, anche la penisola iberica rappresenta per Amburgo un mercato tradizionale, ma in relativo declino dalla metà del XVIII secolo. I principali articoli d'importazione, per il porto anseatico, sono costituiti da frutta secca, olio e vino, a cui, dal Portogallo, si affianca soprattutto lo zucchero brasiliano. Per valore le esportazioni amburghesi verso la Spagna sono generalmente maggiori delle importazioni. Questi traffici - e di conseguenza la bilancia commerciale con la penisola iberica - sono peraltro soggetti a variazioni assai consistenti da un anno all'altro. In particolare, durante la guerra d'indipendenza americana e dalla fine degli anni Ottanta, il commercio con la Spagna aumenta sensibilmente a ragione delle esportazioni di derrate coloniali verso il porto anseatico.

Le restanti aree del commercio anseatico appaiono di minore importanza e decisamente più stagnanti. Il Mediterraneo ha perduto per la marina amburghese la forza di attrazione che gli era propria nei secoli precedenti, dal momento che, diversamente da altre potenze nordiche (Svezia, Danimarca), non è stato possibile, a causa dell'opposizione e dell'embargo spagnoli, mantenere il trattato stipulato con il Dey d'Algeri (1751), che solo avrebbe permesso alle navi amburghesi di scampare agli assalti dei corsari barbareschi. Il commercio col Mediterraneo avviene dunque sotto altre bandiere, ma appare in declino rispetto al secolo precedente, e soggetto anch'esso a forti oscillazioni da un anno all'altro; il valore delle importazioni di Amburgo dal Mediterraneo fu generalmente inferiore ad 1 milione di marchi banco⁴⁶.

Sulla base delle statistiche consolari francesi, Jeannin riassume

⁴⁴ KÖPPEN, 1968: 45-46.

⁴⁵ KÖPPEN, 1968: 54-58.

⁴⁶ BEUTIN, 1933: 200 [importazioni dalla Spagna e dalla Francia mediterranee escluse]; sull'aspetto diplomatico, pp. 118, 123.

l'importanza relativa delle differenti aree geografiche per valore delle importazioni amburghesi negli anni Sessanta-Ottanta del Settecento a:

Francia	50-60%
Gran Bretagna	14-18%
Penisola Iberica e Mediterraneo	14-17%
Paesi Bassi	7-10%
Nord (Baltico + Danimarca)	6-8%

Occorre tuttavia considerare che nella valutazione consolare francese le importazioni dai Paesi Bassi sono inferiori al reale a causa della mancata registrazione del traffico su imbarcazioni di stazza media-piccola, e che quelle dalla Gran Bretagna risultano contraddittorie rispetto ad altre fonti (britanniche), che le valutano, per gli anni 1768-69, pressoché pari a quelle francesi⁴⁷. Una sottovalutazione delle importazioni inglesi nei dati francesi, dovuta ai criteri stessi di registrazione doganale (per numero di colli, spesso senza indicazione della merce) può essere data come certa, tanto più che il numero delle navi entrate nel porto amburghese provenienti dalla Gran Bretagna è grossomodo uguale a quello di quella dalla Francia; tuttavia, è impossibile valutare l'entità di tale sottovalutazione.

Quanto al valore delle mercanzie importate a Amburgo, Jeannin giunge alla conclusione, con tutte le cautele del caso, che esso possa tutt'al più essere raddoppiato tra il 1750 e il 1790, data a cui ammonterebbe a poco più di un centinaio di milioni di l.t. (secondo i valori francesi, inferiori a quelli reali in misura imprecisata). Tale crescita è imputabile soprattutto al sensibile aumento delle importazioni coloniali - e soprattutto del caffè - fornite in misura quasi esclusiva dalla Francia.

Una certa crescita dei traffici nella seconda metà del Settecento, dopo un cinquantennio di relativa stagnazione, è confermata in effetti da tutti gli osservatori di fine secolo ed inizi Ottocento, ma non esiste unanimità né sulla entità della crescita, né sul momento a partire dal quale essa inizierebbe⁴⁸. Se consideriamo le statistiche doganali - relative solamente al *Werk- und Bakenzoll*⁴⁹ - ed i proventi del *Schoß* - la contribuzione sul patrimonio - come indici della congiuntura, possiamo constatare un periodo favorevole durante la guerra dei Sette Anni, seguito da una relativa stagnazione fino agli inizi degli anni Ot-

⁴⁷ JEANNIN, 1971: 60. Per gli stessi anni, le fonti consolari francesi danno le importazioni dalla Francia ad Amburgo maggiori di quelle da tutti gli altri paesi messi assieme.

⁴⁸ Cfr. WISKEMANN, 1919: 120-121; WESTPHALEN, 1806 (mscr.): 5-6.

⁴⁹ Il *Werk-* o *Herrenzoll* ed il *Baken-* o *Bürgerzoll* sono dazi *ad valorem* pari ciascuno a 3/8% del valore dichiarato delle merci in entrata ed in uscita. Le merci appartenenti a *Bürger* amburghesi erano esenti dal *Werkzoll*; i mercanti della *Engliſche Court* ne pagavano solo un quarto dell'importo. Cfr. KÖPPEN, 1968: 11-14.

tanta, a partire dai quali si innesta una vigorosa crescita (grafico n°1)⁵⁰.

Come si è osservato, dalla metà del Settecento il carattere precipuo del porto amburghese risiede nel commercio di deposito basato sulle derrate coloniali⁵¹. Secondo una memoria redatta nel 1806 dal senatore amburghese Westphalen, già nel periodo compreso tra la fine della Guerra dei Sette Anni ed il 1776, Amburgo avrebbe importato annualmente dalla Francia 25 milioni di libbre di caffè e 25.000 *Fässer* di zucchero⁵², corrispondenti rispettivamente, secondo l'autore, a 5/12 ed a 1/5 del totale delle riesportazioni francesi di tali prodotti coloniali⁵³; a tali importazioni si aggiungerebbero quelle di 40.000 *Oxhoft* di vino e di 4.000 *pièces* di acquavite; secondo l'autore, le importazioni complessive di Amburgo dalla Francia potvano essere valutate a quella data attorno a 25 milioni di marchi banco. Sebbene quasi doppio rispetto al valore fornito dal console francese ad Amburgo, quest'ultimo dato si avvicina a quelli tratti da alcune corrispondenze francesi, ricordate da Jeannin⁵⁴; secondo le indicazioni fornite da Butel⁵⁵, inoltre, le esportazioni complessive della Francia verso le città anseatiche - tra cui Amburgo era di gran lunga il principale porto⁵⁶ - si aggirano in questo periodo attorno ai 40 milioni di l.t.: ed occorre tener conto che le statistiche francesi, benché indicizzate, tendono a sottovalutare i valori reali⁵⁷; il valore fornito da Westphalen - 25 milioni di marchi

⁵⁰ EHRENBURG, 1905: 14-21 e 148-150. Il *Schoß* era una contribuzione che veniva deposta segretamente e che ammontava ad una percentuale prestabilita - generalmente lo 0,25% - del valore dei beni mobili ed immobili del contribuente. Le autorità si limitavano a prendere atto del versamento, ma non ne verificavano né l'entità né a maggior ragione la corretta proporzione rispetto alla reale ricchezza del contribuente. Il sistema sarà modificato solo dopo la Restaurazione. Tuttavia pare che le entrate del *Schoß* non siano mai state inferiori alle previsioni. Cfr. VILLIERS, 1814: 54-83.

⁵¹ BAASCH, 1900: 156-157.

⁵² WESTPHALEN, 1806. Una libbra di peso amburghese è uguale a 484 grammi. Per la valutazione del *Faß* (diversa a seconda del tipo di merce) ci si è riferiti ai dati di KÖPPEN, 1973: 414. A 900 libbre amburghesi al *Faß*, l'importazione sarebbe dunque di 22,5 milioni di libbre. Tuttavia il peso di un *Faß* (*barrique*) varia notevolmente anche per la medesima merce: quello di zucchero, nel 1734, oscilla tra 600 e più di 900 libbre: cfr. JEANNIN, 1971: 47; questo basti a dare l'idea dell'impossibilità di definire le quantità dei traffici portuali nell'*ancien régime*; ed a maggior ragione a far diffidare di tutti i dati sui valori.

⁵³ Le stesse frazioni per i due prodotti - ma riferite ai valori e non già alle quantità - erano contenute in una memoria di Sieveking del 1790, relativa al 1789: cfr. HUHN, 1952: 57; può darsi che Westphalen abbia ripreso tali dati, dando per scontata la costanza delle importazioni anseatiche dalla Francia - smentita invece, almeno nel caso di Bordeaux, da Butel, che segnala una crescita nelle esportazioni tra Bordeaux e Amburgo (BUTEL, 1974c: 50).

⁵⁴ JEANNIN, 1971: 48-51. Un *Oxhoft* equivale a 225 litri, cioè grossomodo ad un *barrique* bordolese (MÜLLER, 1984).

⁵⁵ BUTEL, 1974c: grafico n° 4, p. 394.

⁵⁶ Secondo i dati del console francese a Amburgo, la città assorbirebbe circa l'80% del totale delle esportazioni francesi verso le tre città anseatiche, JEANNIN, 1971: 56.

⁵⁷ Sulla sottovalutazione dei valori nelle statistiche doganali, cfr. CROUZET, 1968a: 196; i

banco equivalgono a 46 milioni di l.t. - non è dunque completamente inverosimile. Piuttosto precisa è la quantità totale della esportazione francese di zucchero, ricavabile in base alla frazione di Amburgo sul totale: 55 milioni di Kg. come media del periodo 1763-1776, cui possiamo paragonare i 53 milioni per il 1775 indicati da P. Léon⁵⁸. Quanto alle quantità delle importazioni coloniali amburghesi dalla Francia, possiamo comparare i dati di Westphalen con la media delle importazioni di zucchero dalla Francia tra 1749 e 1753, pari a 41.500 *Fässer*⁵⁹ - si avrebbe dunque un calo per il periodo 1763/76 - e a quella di 74 milioni di libbre di zucchero annue e di 34 milioni di libbre di caffè per il periodo 1791-1802⁶⁰. I dati di Westphalen confermerebbero dunque la stagnazione dei traffici coloniali con la Francia all'indomani della guerra dei Sette Anni.

Quanto esposto aiuterà a comprendere la difficoltà di una stima, seppure approssimativa, dei traffici anseatici nel Settecento. Accontentiamoci dunque di tenere come acquisite unicamente le direzioni principali dei traffici amburghesi: relazioni essenzialmente inter-europee; importazioni privilegiate dalla Francia, che fornisce le derrate coloniali, cui è in gran parte attribuibile l'accrescimento dei traffici di Amburgo nella seconda metà del Settecento; legami intensi con le regioni protoindustriali (Slesia, Sassonia, Boemia) e coi mercati dell'Europa centrale (Lipsia).

3.3 Livorno

L'assenza pressoché totale di fonti passibili di un trattamento quantitativo relative ai traffici del porto labronico ha costretto gli studiosi ad avvalersi delle memorie e delle osservazioni dei contemporanei per cercare di ricostruire a grandi linee la tipologia dei traffici di Livorno nel Settecento. L'interesse storiografico appare peraltro maggiormente orientato a ripercorrere i provvedimenti granducali nelle varie epoche ed a giudicarne la razionalità e l'efficacia, piuttosto che a penetrare i meccanismi degli scambi della piazza. In generale,

prezzi delle derrate coloniali furono soggetti a sensibili aumenti in particolare dopo la guerra d'Indipendenza americana: cfr. BUTEL, 1967c: 290.

⁵⁸ LÉON, 1979: t. I, 83. Si noti peraltro che la media dello zucchero esportato in Europa dalla sola Bordeaux secondo i dati di MALVEZIN, 1892: t. III, 309 sarebbe per il periodo 1763-76 di 50 milioni di Kg., e per il 1775 di 70 milioni: valori non compatibili con quelli di Léon. Tuttavia, i dati delle riesportazioni coloniali di Bordeaux sono "gonfiati" allo scopo di evitare di pagare i dazi di importazione per le derrate coloniali destinate al consumo interno francese: CROUZET, 1968a: 233. Secondo Malvezin, Bordeaux esporta mediamente tra 1763 e 1776 26 mil. libbre di caffè: su un totale francese che per Westphalen si aggira attorno ai 30 milioni di Kg., Bordeaux esporterebbe circa 40% del totale del caffè francese, il che è verosimile: nel 1786, Bordeaux esporta il 42% del totale francese (CROUZET, 1968a: 203).

⁵⁹ Cioè di 37 milioni di libbre peso (cfr. però nota 52); JEANNIN, 1971: 51n.

⁶⁰ SOETBEER, 1840-46: I, 17.

si insiste sull'assenza o sul fallimento degli sforzi atti a creare una marina toscana; sull'assoluto predominio di mercanti stranieri nei traffici del porto; sull'estremo distacco tra Livorno e il Granducato: si è ripetuto spesso, non di rado con rammarico, come i legami con l'entroterra toscano siano decisamente secondari rispetto all'attività di porto di deposito, di emporio internazionale dotato di magazzini e lazzaretti tali che i capitani del Mediterraneo potevano essere sicuri di trovarvi sempre un carico, senza che questo fosse gravato di gabelle e dazi onerosi. Un'attività, quella di deposito, che è stata considerata come ineluttabilmente destinata a portare alla rovina del porto con l'avvento degli scambi diretti tra le piazze commerciali⁶¹.

Le franchigie di cui godevano i commerci a Livorno rendono in effetti pressoché impossibile la ricostruzione dei traffici del porto, dal momento che mancano registrazioni precise. I dati più completi riguardano il numero delle navi entrate, ma anche su di essi, come vedremo in dettaglio per gli anni Novanta del Settecento, esistono lacune e sensibili divergenze a seconda delle fonti utilizzate. Quanto alla stazza, alla bandiera e alla provenienza delle navi, le serie sono incomplete. Più grave ancora è l'assenza di indicazioni sistematiche e relativamente affidabili sulla natura, quantità e valore dei carichi. Per i traffici d'esportazione, la situazione è ancora più desolante, giacché mancano del tutto informazioni. Filippini ha utilizzato in diverse occasioni i registri di Sicurezza⁶², ma le obiezioni sul valore di questa fonte sono così considerevoli da scoraggiare a priori l'immenso lavoro di elaborazione dei dati che uno spoglio esaustivo richiederebbe. I registri segnalano infatti dettagliatamente le quantità ed il valore delle merci assicurate, come pure la loro destinazione, il nome della nave e del capitano sulle quali sono da imbarcare, il tasso di assicurazione; tuttavia sfuggono alla registrazione tutte le merci assicurate su altre piazze, senza che sia possibile stabilire neppure in via approssimativa quanto queste potessero proporzionalmente incidere sul totale delle merci spedite dal porto labronico. Filippini sembra utilizzare un tasso di ponderazione differenziato a seconda della nazionalità del negoziante, ma non indica i diversi coefficienti adoperati, né spiega i criteri che presiedono alla sua scelta dei tassi, né, soprattutto, specifica se tale ponderazione serva unicamente ad ovviare alla sottovalutazione delle merci assicurate che egli presuppone, o invece ad arrivare a dei valori globali delle esportazioni, comprensivi cioè anche delle espor-

⁶¹ Per uno studio più esaustivo su Livorno si rimanda soprattutto ai numerosi contributi di GUARNIERI (vd. bibliografia), il cui pregio maggiore è forse quello di aver scelto, edito ed esposto in modo assai chiaro una mole considerevole di fonti in parte distrutte dalla seconda guerra mondiale, preziose anche per chi non condivide l'impostazione o alcune tesi di fondo dello studioso; cfr. anche BARUCHELLO, 1932; MORI, 1956.

⁶² Cfr. FILIPPINI, 1980b; FILIPPINI, 1989b.

tazioni assicurate fuori piazza⁶³. Pur avendo calcolato l'importo delle esportazioni dei negozianti ebrei di Livorno e, per certe destinazioni, la loro percentuale rispetto al totale delle esportazioni labroniche, l'autore non fornisce i valori totali⁶⁴. Come media delle esportazioni per il periodo 1788-1792 egli suggerisce altrove la somma di 55.899.082 l.t.⁶⁵.

Calcolare inoltre sulla base dei valori delle merci assicurate dei tassi di crescita annua pare piuttosto aleatorio, giacché le variazioni dei tassi di assicurazione e le condizioni internazionali di guerra o di pace dovevano incidere in misura decisiva, da un anno all'altro, sulla scelta della piazza su cui assicurare le merci. In ogni caso, Filippini propone un tasso del 5,12% annuo per il periodo dal 1764 al 1792⁶⁶. Diversi studiosi sembrano in effetti concordare su una relativa stagnazione dagli anni Trenta alla guerra dei Sette Anni, e su una susseguente ripresa culminata nella prima metà dell'ultimo decennio del secolo, su cui dovremo tornare più oltre.

Al di là delle stime di ordine quantitativo, esiste un certo consenso sui tratti dominanti del commercio livornese. Favorita fin dalla fine del XVI secolo da una serie di provvedimenti volti ad incoraggiare l'insediamento di mercanti stranieri, sviluppare le infrastrutture portuali e stradali, attirare il commercio verso la piazza; e avvantaggiata, dopo l'abbandono a metà Seicento del progetto mediceo di fare della Toscana una potenza marittima nel Mediterraneo⁶⁷, dall'efficace perseguimento della neutralità per il porto, confermata dalle maggiori potenze già nel 1692, sanzionata nel 1718 e riconosciuta internazionalmente al momento del passaggio del Granducato ai Lorena⁶⁸, Livorno aveva goduto nel Seicento di una notevole prosperità.

⁶³ FILIPPINI, 1989b: 128-129. Un esempio della ponderazione relativamente alle esportazioni dei negozianti ebrei di Livorno: i dati non ponderati sono: 338.545 pezze per il 1770, 672.390 pezze per il 1780, 774.547 pezze per il 1790 (FILIPPINI, 1980b: 27n., una pezza vale 98 *sous* tornesi, e non già 98 *livres* tornesi, come ivi indicato per una svista evidente, e come invece correttamente indicato in FILIPPINI, 1989b: 130n.); i valori "ponderati" sono rispettivamente, per gli stessi anni, 609.551 pezze, 2.086.971 pezze, e 1.431.954 pezze (FILIPPINI, 1989b: 147, tab. II).

⁶⁴ FILIPPINI, 1989b. Per le destinazioni indicate, è possibile ricalcolare l'ammontare globale delle esportazioni: per il 1790, si avrebbero 14,6 milioni di l.t. per il Levante, 12,5 milioni per l'Italia, 3,4 milioni per la Penisola iberica, 2,2 per l'Africa del Nord, 1,5 per la Francia meridionale, 0,35 per Gibilterra. Impossibile invece calcolare le cifre per il Nord Europa e per l'America, destinazioni per le quali Filippini non indica l'incidenza delle esportazioni di negozianti ebrei rispetto al totale.

⁶⁵ FILIPPINI, 1989c: 68: tabella basata "anche sui dati fornitici dai Registri di Sicurtà" (p. 59) senza altra indicazione della fonte e della metodologia utilizzata. Difficile pronunciarsi sulla verosimiglianza di tale cifra. Il carico di un solo convoglio di una trentina di velieri salpato da Livorno nel marzo 1758 sotto la protezione britannica era valutato a 18 milioni di l.t. (CARRIERE e COURDURIE, 1975: 56-57).

⁶⁶ FILIPPINI, 1989b: 129.

⁶⁷ Cfr. DERMIGNY, 1972-74: 532-533.

⁶⁸ Cfr. BORTOLOTTI, 1970: 4; BARUCHELLO, 1932: 317-343.

Oltre che alla politica di tolleranza nei confronti degli insediamenti stranieri ed alla garanzia di neutralità, lo sviluppo di Livorno è stato unanimemente attribuito tuttavia soprattutto alle franchigie di cui il porto godeva. Già la riforma doganale del 1565, con la quale si autorizzava, a determinate condizioni, il libero deposito delle merci importate e destinate alla riesportazione, aveva ricevuto una applicazione talmente favorevole agli interessi dei negozianti da poter essere considerata - impropriamente - come istitutrice il porto franco a Livorno⁶⁹. Una applicazione moderata delle norme appare essere caratteristica costante a Livorno, benché non manchino talora voci di soprusi⁷⁰. Con la riforma del marzo 1676⁷¹, furono eliminate le gabelle, peraltro modeste, ancora sussistenti, così che restarono in vigore unicamente dei tenui diritti di porto e quelli di stallaggio, percepiti per collo d'imballaggio secondo le cifre stabilite per le varie merci da una apposita tariffa. I prodotti, in altre parole, potevano restare in Livorno ed uscirne senza venire assoggettati ad alcun altro sborso; al contrario, quelli provenienti da o diretti all'entroterra toscano erano gravati dai molteplici dazi vigenti nel Granducato. Occorrerà attendere le riforme lorenese per avere nel 1746 una riduzione del diritto di transito nel Granducato per le merci importate via mare a Livorno e destinate all'estero e, nel 1781, l'abolizione di tutte le dogane interne. Peraltro, almeno a far fede alle proteste dei negozianti, in diversi periodi si erano aggiunti per consuetudine prelevamenti di vario genere, ed il porto è da considerarsi non tanto "franco" in termini assoluti, ma semmai "più franco di altri"⁷².

Senza entrare nel merito dell'importanza dei vari provvedimenti a favore di Livorno sul suo successo e della misura in cui delle franchigie, per quanto estese esse siano, possano effettivamente costituire il motore dello sviluppo di un porto, resta indiscutibile che la città fosse divenuta nel Sei-Settecento un grande centro di assorbimento per i prodotti del Levante e di irradiazione degli stessi verso gli scali del Mediterraneo occidentale, dell'Atlantico e del Baltico (mediamente 2 navi da e 3 per il Baltico nel lustro 1785/89; 11 navi per e 5 da Amburgo tra il 1729 e il 1790⁷³). Agli inizi del Settecento, Livorno è seconda, nel Mediterraneo, solo a Marsiglia. I suoi traffici in quest'epoca, almeno

⁶⁹ Per una chiara e dettagliata esposizione del regime doganale labronico e del suo effettivo funzionamento nel XVI-XVIII secolo, cfr. BARUCHELLO, 1932: 261-316; si vedano anche GUARNIERI, 1962, e LO ROMER, 1987: 19-22.

⁷⁰ BARUCHELLO, 1932: 278, 291, 301, ed in generale tutto il capitolo IX.

⁷¹ 1675 secondo il calendario *ab incarnatione* vigente fino al 1750, in virtù del quale i giorni dal 1 gennaio al 24 marzo fanno parte dell'anno precedente. BARUCHELLO, 1932: 278, 476.

⁷² Cfr. DERMIGNY, 1972-74: 542-545.

⁷³ I dati sono tratti BEUTIN, 1933: 206-207 (passaggi dal Sund) e pp. 196-199 (fonti amburghesi; le medie sono qui calcolate a partire rispettivamente dai 40 e dai 37 anni per i quali sono noti i dati dei commerci tra Amburgo e Livorno nel periodo 1729-1790).

per quanto concerne il tonnellaggio delle navi in entrata, non sembrano inferiori a quelli bordolesi⁷⁴. I commerci avvenivano su navi non toscane, ed il ruolo dei negozianti residenti a Livorno era prevalentemente quello di commissionari. Come si è visto, la comunità mercantile labronica era composta in maggioranza da stranieri, legati in modo più o meno stretto alle piazze di provenienza e alle case di commercio estere in cui avevano mantenuto un interesse. Per i Toscani, era giocoforza occuparsi piuttosto dei commerci diretti con l'entroterra - specie di grani, olio, seta.

3.4 Guerra e pace

Le varie guerre che si verificarono nell'Europa settecentesca (Guerre di Successione Polacca e Austriaca, Guerra dei Sette Anni, Guerra d'Indipendenza Americana) produssero effetti diversi sull'andamento dei traffici portuali nelle tre città considerate. In linea generale, si può osservare che il mantenimento dello stato di neutralità portava ad una espansione dei traffici, giacché il porto neutrale attirava a sé una parte degli scambi che le potenze in guerra non erano più in grado di esercitare direttamente. Il commercio neutrale poteva inoltre cogliere l'occasione per inserirsi in traffici che normalmente gli erano preclusi - la Francia ad esempio fu più volte costretta ad aprire le sue colonie alle navi di bandiera neutrale, in modo da assicurare il rifornimento dei coloni. Nelle acque europee, il ricorso alla copertura di navi di bandiera neutrale - le flotte neutrali registravano regolarmente ad ogni conflitto un sensibile incremento numerico - permetteva di ovviare in gran parte alle difficoltà che la guerra di corsa poneva alla navigazione mercantile. Si comprende così agevolmente come il mantenimento della neutralità ad ogni conflitto fosse reputato essenziale ad Amburgo come a Livorno.

Bordeaux, evidentemente, non aveva alcuna possibilità di tenersi fuori dalle guerre, dal momento che la Francia fu sempre in prima linea sullo scacchiere europeo. Ad Amburgo, invece, un complesso gioco diplomatico con il Sacro Romano Impero di Nazione Tedesca consentiva puntualmente alla città di evitare l'invio di un contingente alle guerre in cui il Reich era coinvolto, limitandosi ad un ben più discreto versamento di una contribuzione e ottenendo perfino di non dover espellere i diplomatici delle potenze nemiche; il trattato di commercio siglato con la Francia nel 1716 e rinnovato nel 1769 riconosceva di fatto la neutralità delle città anseatiche in caso di guerra tra

⁷⁴ FILIPPINI, 1979: 36-46: tonnellaggio navi in entrata a Livorno nel 1700: 51.000 tx.; a Bordeaux, 1698-99: 48.909 tx (p. 36, senza indicazione delle fonti da cui sono tratti i dati); si veda anche, per un confronto con Marsiglia, MORI, 1956: 12-14.

Francia e Reich; quanto alla Gran Bretagna, essa fu sempre schierata, tranne durante la Guerra dei Sette Anni, a fianco del Reich. Per Livorno, fu una fortuna appartenere ad una compagine statale costretta dalla sua stessa debolezza militare a praticare già dalla metà del XVII secolo una politica di neutralità, non sempre peraltro bene accettata a Vienna e più volte incrinata dal comportamento delle squadre belligeranti che stazionavano in prossimità delle coste toscane. In realtà, il governo toscano fu costretto ripetutamente ad un atteggiamento assai compiacente nei confronti della marina britannica. Livorno serviva inoltre come base di approvvigionamento in uomini, armi e viveri per le flotte militari, nonché come mercato per la vendita delle prede catturate dai corsari delle differenti nazioni⁷⁵. Recentemente, Filippini ha contestato quello che definisce il "mito" della prosperità di Livorno durante la guerra, invocando soprattutto gli effetti di un calo generalizzato del commercio nel Mediterraneo durante i conflitti su un porto come quello labronico, che vive, per così dire, di riflesso. Tuttavia egli stesso ammette che a livello individuale le commesse per le marine straniere e le commissioni sulle prede dei corsari (al cui armamento i negozianti labronici sono forse direttamente interessati) dovettero consentire discreti margini di profitto⁷⁶. Quanto al presunto calo dei commerci mediterranei, occorrerebbe poterlo quantificare; a Livorno comunque tra il periodo 1750-56 e quello della guerra dei Sette Anni (1757-63) le entrate delle percezioni sulle navi dall'Oriente si accrebbero del 27%⁷⁷. Un documento anonimo livornese del 1765, che si mostra assai bene informato delle condizioni commerciali labroniche, non esita ad affermare che, dopo guerre e carestie

La guerra finalmente è la sorgente più feconda del nostro commercio. Il traffico delle nazioni belligeranti in gran parte impedito allora passa a noi [...]. Di fatto per poco che si rifletta sopra l'Istoria di questo porto si vedrà che le guerre, ove molte potenze sono state impegnate, e di lunga durata, hanno sempre cagionato l'ingrandimento di Livorno⁷⁸.

Per i traffici di Bordeaux, è invece incontestabile la drastica riduzione del movimento portuale in occasione dei conflitti. La notevole espansione economica

⁷⁵ FILIPPINI, 1980c: 2-9; il valore delle prede vendute a Livorno ammonta a 5,7 milioni di l.t. durante la guerra di successione austriaca, 6,8 milioni durante quella dei Sette Anni, e 2 milioni durante quella di Indipendenza Americana.

⁷⁶ FILIPPINI, 1980c: 4-5. La revisione dei benefici della guerra su Livorno era stata avviata da CARRIERE e COURDURIE, 1975, che avevano fondato la propria argomentazione soprattutto con un confronto con Marsiglia: la mancata assunzione del porto labronico di una parte consistente dei traffici del porto francese verso il Levante durante la guerra dei Sette Anni veniva interpretato come segno del declino strutturale dello scalo toscano. Il criterio di valutazione ci sembra discutibile.

⁷⁷ SONNINO, 1909: 119.

⁷⁸ Testo riprodotto in GUARNIERI, 1962: 663 (documento 68, pp. 661-668).

di Bordeaux nel corso del Settecento e specificatamente nella seconda metà del secolo, di cui abbiamo sommariamente richiamato gli estremi, non si configura in effetti come una ascesa lineare, ma è contraddistinta da una forte discontinuità, determinata tanto dalla congiuntura politica ed economica internazionale, quanto da fattori climatici: una cattiva vendemmia, un ciclone alle Antille influenzavano pesantemente l'offerta di vino o di derrate coloniali sulla piazza girondina; parimenti, le oscillazioni nei prezzi dei prodotti coloniali nei porti nordeuropei si ripercotevano direttamente sulla domanda a Bordeaux, determinando il margine di profitto dell'armatore al momento del rientro della nave dalle colonie. Ma erano soprattutto le guerre a far registrare le maggiori fluttuazioni alle curve del commercio bordolese; il ritorno alla pace era contraddistinto da una altrettanto rapida ripresa.

Occorre tuttavia evitare - lo ribadiamo - di confondere indebitamente, come spesso avviene, i dati sul movimento portuale con considerazioni sull'attività commerciale: già Carrière aveva osservato che "perturbation de l'armement et destin du commerçant ne sont pas toujours superposable". In altre parole, per il negoziante si possono dare profitti più elevati anche con un numero minore di navi; la realtà in cui egli opera è costellata di conflitti e di voci su probabili conflitti, con cui egli deve costantemente, e rapidamente, fare i conti; secondo le circostanze, vengono adottate modalità diverse di lavoro. In particolare, la guerra accentua il carattere speculativo delle operazioni mercantili, e tende a eliminare chi è troppo restio ad affrontare il rischio; in guerra, "l'art suprême consiste à faire entrer les hostilités dans le prix du revient"⁷⁹.

La guerra del resto non provocava mai, neppure nei paesi direttamente coinvolti, la cessazione totale degli scambi marittimi. Durante i conflitti settecenteschi che opposero la Francia alla Gran Bretagna fu infatti sempre possibile ricorrere a navi di bandiera neutrale, dal momento che il diritto marittimo riconosciuto dalle varie potenze europee consentiva la cattura delle navi nemiche e proibiva il contrabbando di guerra - cioè il rifornimento del nemico con armi, munizioni e in genere materiali utili per la marina, indipendentemente dalla proprietà delle merci e dalla bandiera della nave che le trasportava - ma non colpiva la proprietà neutrale di merci nemiche, come avverrà invece durante le guerre napoleoniche, né la proprietà nemica su navi neutrali (principio del *Frei Schiff, frei Gut*). Quando, nel corso della Guerra di Indipendenza Americana, quest'ultimo principio fu messo in questione dalla Gran Bretagna, immediata era stata la reazione della Russia, che aveva promosso una

⁷⁹ CARRIERE, 1973: I, cap. VI: *Guerre et Commerce*; le citazioni sono rispettivamente alle pp. 488 e 481.

unione di diversi stati nella cosiddetta "neutralità armata" (1780)⁸⁰. In ogni caso, tutt'al più era necessario "neutralizzare" la proprietà del carico (oltre che della nave) mediante dei prestanome o dei documenti falsificati per poter continuare senza grossi problemi i traffici. La crisi maggiore della guerra coincideva quindi con l'inizio delle ostilità, quando le navi venivano colte di sorpresa dalla marina nemica al ritorno dalle colonie: agli inizi della Guerra dei Sette Anni, 96 navi bordolesi - un terzo del totale della stazza mercantile girondina - furono catturate dagli inglesi⁸¹, e questo non mancò probabilmente di rallentare la ripresa dei traffici coloniali di Bordeaux negli anni successivi. Tuttavia, le navi erano assicurate su una cerchia più vasta che quella dei soli negozianti, che non erano dunque i soli a sopportare la perdita, e d'altra parte una nave che riusciva a passare attraverso le maglie del blocco inglese offriva profitti che compensavano ampiamente le perdite che il negoziante subiva in qualità di assicuratore su altri carichi. A Nantes, Meyer segnala la pratica da parte degli armatori locali di rivendere in piena guerra ai propri assicuratori, inglesi e olandesi, le navi catturate dal nemico⁸²; non sappiamo se anche i colleghi bordolesi avessero costumi analoghi, ma è certo che anche nel porto girondino le ostilità non comportavano un numero eccessivo di fallimenti.

Non tutti i settori dell'attività mercantile bordolese erano del resto ugualmente colpiti dalla congiuntura bellica. Il commercio di cabotaggio restava generalmente assai attivo, in quanto era sufficiente ai bastimenti mantenersi in prossimità delle coste per non rischiare di cadere preda della marina nemica. Anche i traffici europei, che si svolgevano già in periodo di pace su navi non francesi, non risentivano in misura particolare della guerra, qualora non fosse intaccata l'offerta di merci a Bordeaux: se il vino ed i prodotti dell'entroterra aquitano continuavano a venir commerciati indisturbati, più delicato era evidentemente il caso delle riesportazioni. Il settore più vulnerabile era infatti quello oltreoceanico; i traffici con le colonie erano riservati teoricamente alla sola Francia, ma i bastimenti francesi si trovavano esposti ai rischi di cattura e gli armatori francesi, tenacemente attaccati al regime dell'Esclusivo - il liberismo dei negozianti nel Settecento, assai prammatico, è sempre limitato *ad hoc* ogni qualvolta esso possa comportare una perdita finanziaria - e timorosi di aprire la strada a traffici diretti che avrebbero potuto sfuggire al loro controllo, per lo più si opposero ai tentativi di ricorso a navi neutrali promossi dal governo nell'intento di garantire l'approvvigionamento delle colonie. D'altra parte, durante la Guerra dei Sette Anni, la Gran Bretagna si rifiutò di

⁸⁰ Cfr. BEUTIN, 1933: 131-133 ; WISKEMANN, 1929: 118-119.

⁸¹ CROUZET, 1968a: 290.

⁸² MEYER, 1973: 180.

considerare come neutrale il commercio praticato con le colonie nemiche, indipendentemente dalla bandiera della nave, secondo il principio che in tempo di guerra non si dovevano considerare leciti dei traffici che erano proibiti in tempo di pace.

L'incidenza della congiuntura bellica sull'attività mercantile bordolese è determinata quindi dal grado in cui le navi mercantili potevano contare su una protezione efficace nei commerci con le colonie mediante l'organizzazione di convogli scortati (con tutti gli inconvenienti legati alla lentezza delle operazioni ed alla concorrenza provocata dall'arrivo simultaneo nei porti delle colonie e di Bordeaux di più navi) come pure dalla disponibilità degli armatori bordolesi a rischiare spedizioni isolate o ricorrere ai neutrali anche nei traffici oltreoceani.

La perdita di navi, l'aumento dei costi di trasporto e di assicurazione⁸³ (senza che, a causa del massiccio contrabbando esercitato dai neutrali nelle colonie, i prezzi delle derrate coloniali potessero subire rialzi proporzionali), la difficoltà delle rimesse dalle colonie sono indubbiamente tutti fattori che pesano negativamente sul commercio bordolese durante le guerre. Questo non toglie che attività speculative, armamenti corsari e trasporti ordinati per conto del re potessero procurare ai singoli armatori margini di profitto non trascurabili⁸⁴.

Per le città portuali che restavano neutrali, invece, un conflitto europeo era l'occasione per incrementare il giro d'affari e, con un po' d'abilità, per riuscire a fare delle buone speculazioni. La necessità inoltre, da parte dei negozianti delle potenze in guerra, di ricorrere all'intermediazione di colleghi di piazza neutrali per naturalizzare navi e mercanzie offriva spesso l'opportunità di instaurare nuove relazioni personali, che non venivano tutte interrotte all'indomani della pace; di questo i negozianti sembrano essere perfettamente coscienti⁸⁵; laddove si offra loro una possibilità, non stupirà che essi premano sul loro governo affinché la neutralità della piazza non venga intaccata. Quanto ciò si riveli difficile, di fronte alle pretese delle potenze belligeranti ed ai loro corsari, lo dimostrano le innumerevoli peripezie diplomatiche cui il governo lorenese ed il Senato amburghese furono regolarmente costretti ad ogni conflitto⁸⁶.

⁸³ SEE, 1929, dimostra come l'inizio della Guerra dei Sette Anni ebbe pesanti conseguenze sui profitti dell'armatore bordolese Cruon, a causa soprattutto dell'aumento vertiginoso dei tassi di assicurazione.

⁸⁴ Sulle congiunture belliche a Bordeaux nel Settecento cfr. CROUZET, 1968a: 287-302 e BUTEL, 1975: 296-299.

⁸⁵ Cfr. le testimonianze riprodotte in CARRIERE e COURDURIE, 1975: 39-41.

⁸⁶ Cfr., specie per la Guerra dei Sette Anni, per Livorno CARRIERE e COURDURIE, 1975, e per Amburgo KLESSMANN, 1985: 226-228.

CAP. 4 - CONSEGUENZE POLITICHE E ISTITUZIONALI DELLA RIVOLUZIONE FRANCESE AD AMBURGO, BORDEAUX E LIVORNO

Sconvolgendo gli equilibri internazionali preesistenti, le guerre provocate dalla Rivoluzione Francese influirono direttamente sulla situazione politica delle tre città in esame, così come sulle opportunità commerciali esistenti. Benché i due aspetti siano strettamente interrelati, è del quadro politico e delle modificazioni istituzionali che sarà qui oggetto, mentre l'aspetto economico sarà trattato nel capitolo seguente.

Anche da una disamina superficiale, è evidente come le tre città godessero fin dall'inizio di margini di autonomia assai diversi per far fronte ai mutamenti internazionali. Se Amburgo costituiva una realtà politica autonoma, in grado dunque di condurre una propria politica estera votata sì al fallimento sul medio periodo, ma comunque in grado di scongiurare per diversi anni la perdita dell'indipendenza e della neutralità e di conservare anche al di là del periodo napoleonico la propria esistenza politica - un risultato tutt'altro che scontato in una Germania che vide drasticamente ridotto nel 1803 e poi nel 1815 il numero delle città indipendenti - lo spazio politico di Livorno fu assai più limitato. Oggetto di mire internazionali, soggetta a risentire i contraccolpi di quanto avveniva a Firenze, la città poté tutt'al più limitarsi a diminuire quando possibile i mali derivanti dalle diverse occupazioni militari che era impossibilitata ad evitare.

Quanto alle vicende di Bordeaux, esse sono intimamente legate a quanto avveniva a Parigi, senza peraltro che la relazione che si configura almeno inizialmente tra le due città costituisca un passivo assoggettamento della provincia alla capitale. Proprio la Rivoluzione Francese, la mobilitazione che essa originò anche in provincia, la creazione di nuovi strumenti istituzionali di espressione politica segnarono anzi una ripresa delle tendenze particolariste di cui sotto l'*ancien régime* si era fatto portatore il Parlamento. La sconfitta politica e militare dei Girondini nell'autunno 1793 ridusse tuttavia drasticamente il peso politico della città sul piano nazionale e spense per gli anni a venire ogni velleità di fare di Bordeaux il centro di una fitta rete federativa. Geograficamente distante dai fronti di guerra e risparmiata quindi dal peso di occupazioni e requisizioni militari straniere, la città conobbe un periodo assai cupo durante il Terrore. Le vicende internazionali di questi anni ebbero a Bordeaux ripercussioni meno spettacolari sul piano evenemenziale di quanto avvenne, in forme assai diverse e con cronologie discordi, ad Amburgo e a Li-

vorno, ma implicarono conseguenze economiche altrettanto radicali.

4.1 Amburgo

La Rivoluzione francese aprì per Amburgo una nuova fase, tanto sul piano politico, dove i repentini mutamenti del panorama internazionale obbligavano ad un costante adeguamento ai nuovi rapporti di forza, che sul piano più prettamente commerciale, cui la guerra offrì inaspettate opportunità di profitti, ma anche crescenti difficoltà. Il rapido susseguirsi di eventi e di crisi contrasta singolarmente con la lunga stabilità politica conosciuta nella città anseatica sul piano interno a partire dal *Hauptrezeß*: una stabilità da tempo non più seriamente minacciata neppure dall'esterno e che sembrava ulteriormente garantita dalla ratifica del Trattato di Gottorp, nel 1768, con il quale la Danimarca riconosceva infine ad Amburgo lo statuto di *Freie Reichstadt*, accordatole già nel 1618 dal Tribunale Camerale dell'Impero¹.

Fin dagli inizi dell'età moderna, la città si era trovata sostanzialmente ad autogestire la propria vita politica: una situazione, questa, a cui con ogni probabilità contribuì la sua marginalità geografica rispetto ai confini del *Reich*. In questo senso, un confronto con una Francoforte sul Meno, *Reichstadt* più vicina a Vienna, evidenzia nettamente come in questa città l'influenza dell'Imperatore, in particolare sul Senato cittadino, fosse assai più marcata, e come il negoziante di Francoforte, diversamente dal suo collega anseatico, non fosse direttamente coinvolto nella gestione della cosa pubblica². D'altro canto il mercante amburghese, non potendo contare eccessivamente sulla protezione costante dell'Imperatore, lontano e sprovvisto tra l'altro di una marina da guerra, dovette ben presto imparare a destreggiarsi da solo tra i vicini che potevano minacciare gli interessi mercantili della città. Paradossalmente, finì col rivelarsi una fortuna il fatto che non fosse una sola potenza a puntare gli occhi su Amburgo, come era stato il caso di Strasburgo, la cui sorte fu segnata nel momento in cui l'Imperatore, impegnato a difendere i confini orientali del *Reich*, non poté apportare il suo intervento contro l'esercito di Re Sole³. Nel

¹ Cfr. KOPITZSCH, 1982: 351-355; KLESSMANN, 1985: 222-223. In cambio di tale riconoscimento, che metteva fine alle ricorrenti pretese di sovranità dell'Holstein sul territorio amburghese, la città rinunciava alla restituzione di due milioni di talleri (cioè 6 milioni di marchi banco) prestati a vario titolo alla corona danese.

² Cfr. BÖHME, 1968: 31-37, 53-54. A Francoforte i senatori costituivano una casta assai più chiusa che ad Amburgo, e fedele alle direttive dell'Imperatore. Per l'accesso al Senato erano richiesti requisiti di nobiltà da due generazioni. Tra il 1727 ed il 1806, appena l'11,5 % dei senatori di Francoforte sono negozianti. Il peso politico di questi ultimi si accrescerà solo con gli sconvolgimenti istituzionali dell'età napoleonica: cfr. KOCH, 1983: 294.

³ Cfr. SCHRAMM, 1966: 14-17.

caso di Amburgo, sulla quale più sovrani indirizzavano le proprie mire, si poteva sempre sperare e operare opportunamente affinché i contrasti tra le diverse potenze, tutte ugualmente interessate a che la navigazione dell'Elba non cadesse sotto il controllo di una rivale, impedissero ad una di esse di estendere indisturbata la propria sfera di influenza sulla città, anche qualora il Reich fosse impossibilitato a intervenire⁴.

Fu questo, essenzialmente, il calcolo di fondo della diplomazia amburghese per un buon secolo; la difesa della propria indipendenza, della quale come si suggeriva avevano da guadagnare tutti gli Stati, trovava il suo naturale corollario in una politica di neutralità. Da parte sua, l'Imperatore non sembrava avere nulla da eccepire, anche in vista dei tributi finanziari che la città, se prospera, poteva offrire. Nel 1712 un diplomatico imperiale, il conte Schönborn, aveva espresso a proposito della città anseatica la pittoresca opinione "daß die Kühe oft, nit aber auf einmal bis auf das Blut zu melken seien"⁵. E proprio per non prosciugare la fonte della ricchezza della città, l'Imperatore non sollevò mai in caso di guerra eccessive difficoltà a concedere deroghe specifiche alle proprie disposizioni volte a impedire il commercio con il nemico, a sostituire l'obbligatorio invio di soldati con un tributo finanziario, ed a non richiedere l'espulsione dei diplomatici nemici accreditati presso il Circolo della Bassa Sassonia, uno dei dieci *Kreise* in cui era suddiviso il Reich fin dai tempi di Massimiliano I, e la cui sede era Amburgo stessa⁶.

⁴ Ciò era avvenuto ad esempio nel 1686, quando la Danimarca che aveva diretto le proprie truppe contro Amburgo fu prontamente bloccata dall'intervento combinato del Brandemburgo-Prussia e dell'Hannover. Cfr. SCHRAMM, 1966: 16 e SCHRAMM, 1943: 22.

⁵ La citazione, indirizzata il 18 maggio 1712 al Vicecancelliere imperiale, è riportata in WOHLWILL, 1904: 6. Finezza della strategia viennese della quale Napoleone fu rimproverato di mancare: "Les villes anséatiques étaient traitées comme des vaches à lait; on les pressurait de toute manière au même temps que le système continental commençait à tarir les sources de leur prospérité": BOURIENNE, 1829: VII, 248.

⁶ Nel 1746 Francesco I di Lorena consentì espressamente ad Amburgo il commercio col nemico, fatto salvo il contrabbando di guerra. Grazie a questa concessione, fu possibile a Amburgo durante la guerra dei Sette Anni commerciare tranquillamente con la Francia, la quale, benché impegnata contro il Reich, considerava suo stesso interesse mantenere gli scambi con le città anseatiche. A questo proposito, già il trattato commerciale siglato nel 1716 tra la Francia e le tre città anseatiche prevedeva espressamente che le tre città sarebbero state considerate come neutrali dalla Francia in caso di guerra con il Reich a condizione che il Reich acconsentisse alla loro neutralità rispetto al commercio con la Francia. Questa condizione fu poi ripetuta nel trattato commerciale sottoscritto tra la sola città di Amburgo e la Francia nel 1769, rinnovato per altri 20 anni nel 1789: si vedano le copie dei testi di tali trattati in A.N.P., F¹²566-595; cfr. anche WOHLWILL, 1914: 260-261 e VOGEL, 1913: 8-9. L'assicurazione da parte dell'Imperatore alla rinuncia all'espulsione dei diplomatici delle potenze con le quali si era in guerra - come era invece avvenuto nel 1690 e 1703, con conseguenti rappresaglie subite dalla navigazione amburghese risale a Carlo VI, nel 1723: cfr. WOHLWILL, 1875; LAUFENBERG, 1913: 37-40, 46-47.

Davanti alla crisi internazionale apertasi con la guerra tra la Francia rivoluzionaria e le diverse potenze europee era dunque comprensibile che Amburgo non abbandonasse le linee tradizionali della propria politica estera. Il sostrato ideologico stesso di cui era permeata la borghesia amburghese la induceva a perseguire in questa direzione, giacché la vocazione mercantile della città - attribuita ancora nel secolo precedente alla bontà della Provvidenza divina - appariva ora come il prodotto dell'evidenza razionale stessa⁷. Certo, non si peccava di modestia, come avrebbe riconosciuto qualche anno più tardi lo stesso A. A. Abendroth, senatore amburghese e *maire* napoleonico⁸. Tuttavia, la sostanziale validità dei due paradigmi tradizionali della diplomazia amburghese - indipendenza e neutralità - sembrava venire confermata sul piano fattuale dalla stessa enorme espansione dei traffici registratasi negli anni Novanta del Settecento, quando il commercio di Amburgo, avvantaggiato anche dalla occupazione francese di Amsterdam, sua maggiore rivale nella riesportazione di prodotti coloniali e sul mercato finanziario, poté approfittare del bisogno degli Stati belligeranti di disporre di un emporio neutrale⁹.

A partire da questi anni diveniva peraltro evidente come fosse sempre più difficile tutelare i propri interessi, in crescente contrasto tra l'altro con le esigenze dell'Impero, non più disposto, a ragione del carattere ideologico assunto dalla guerra contro la Rivoluzione, ad alcuna delle abituali concessioni accordate al commercio di Amburgo durante i conflitti dinastici settecenteschi. Le difficoltà erano incominciate nel 1792, quando l'Imperatore si era rifiutato di concedere dispense particolari in materia di commercio col nemico: non che questo fosse stato completamente vietato, ma il numero di articoli considerati come contrabbando di guerra e indicati negli *Inhibitorien* del 1792 era tale da danneggiare sensibilmente gli scambi¹⁰. Prussia e Hannover vegliavano inoltre sull'applicazione di tali proibizioni, in particolare di quelle relative ai cereali, con cui Amburgo da qualche anno ormai nutriva una Francia scossa da carestie, abbandono delle terre coltivate e problemi di approvvigionamento. Nonostante il Senato, da parte sua, cercasse di attenuare quanto più possibile la portata delle disposizioni imperiali, la Francia decretò ugualmente per rapresaglia che le navi anseatiche costituivano buona presa per i propri corsari

⁷ Cfr. WISKEMANN, 1929: 127. Per una analisi del rapporto tra spirito mercantile e sviluppo letterario ad Amburgo, e per un esempio di un poema del poeta amburghese B.H. Brockes (1680-1747), senatore e figlio di negoziante, in cui le favorevoli condizioni geografiche di Amburgo vengono attribuite alla bontà divina, cfr. BAASCH, 1909: 27.

⁸ Cfr. WISKEMANN, 1929: 127; WOHLWILL, 1906b: 263.

⁹ Cfr. oltre, cap. 5.2. Per una rapida esposizione delle linee della politica estera amburghese di questi anni, cfr. WAHL, 1914.

¹⁰ Cfr. HERZIG, 1989b: 161-163.

(16 agosto 1793). Tuttavia, l'applicazione del decreto fu sospesa già il mese successivo, adducendo come pretesto che le città anseatiche avevano solo voto consultivo e non deliberativo alla Dieta Imperiale: in realtà, era la Francia a essere maggiormente danneggiata dalla cessazione dei traffici delle navi amburghesi¹¹. Già qualche mese prima, in risposta all'ingiunzione a lasciare la città che il Senato di Amburgo aveva suo malgrado inoltrata nel febbraio 1793 al Ministro francese presso il Circolo della Bassa Sassonia, Lehoc, il Comitato di Salute Pubblica aveva decretato l'embargo sulla marina amburghese: tuttavia anche in questo caso il provvedimento era stato rapidamente ritirato, e di fatto se non di diritto la Francia considerò le città anseatiche come neutrali¹².

Una situazione complessa si produsse nel 1795: nel febbraio, un mese dopo l'occupazione di Amsterdam da parte del generale Pichegru, truppe hannoverane occupavano, per decisione della Coalizione, Brema ed il distretto di Ritzebüttel (nell'odierna Cuxhaven, alle foci dell'Elba, amministrativamente appartenente, all'epoca, ad Amburgo). L'intervento mirava a impedire un'ulteriore espansione francese, ma non poteva che alimentare i timori di vedere invece i propri vicini allargare i propri confini. La pace separata siglata a Basilea tra la Francia e la Prussia (28 febbraio) faceva di quest'ultima la garante della neutralità della Germania settentrionale, in cambio della cessione alla Francia dei territori prussiani situati sulla riva sinistra del Reno¹³. Per evitare una situazione di dipendenza dalla Prussia, le città anseatiche auspicarono di veder internazionalmente riconosciuta la propria neutralità nella imminente conferenza di pace: poiché il pericolo maggiore sembrava provenire dalla Prussia, era naturale cercare di ottenere, per promuovere tale riconoscimento, l'appoggio francese. Tuttavia, ciò non era così semplice: se Amburgo grazie all'intervento diplomatico dell'osservatore del governo francese, Carl Reinhard,

¹¹ Cfr. SERVIERES, 1904: 8-12, WISKEMANN, 1929: 128-129; WOHLWILL, 1875.

¹² Sulla vicenda dell'espulsione di Lehoc, cfr. HERZIG, 1989b: 161-162; WISKEMANN, 1929: 128.

¹³ Cfr. WISKEMANN, 1929: 129-130. Sull'intreccio diplomatico nel Nord della Germania tra 1795 e 1800 cfr. WOHLWILL, 1883b. Era notoriamente anche attraverso la piazza di Amburgo che si effettuavano i pagamenti dei sussidi inglesi alla coalizione, ed era stato il negoziante amburghese John Parish a far pervenire alla Prussia le sovvenzioni previste dal Trattato dell'Aia del 19 aprile 1794. La Prussia incassò più di un milione di sterline, senza peraltro dirigersi, come tenuta, verso i Paesi Bassi. L'Inghilterra sospese allora il versamento dei sussidi, atteso pretesto, per la Prussia, per uscire dalla coalizione e siglare la pace con la Francia. Non più protetti dal continente, i Paesi Bassi caddero così in mano francese nell'inverno 1794/95, quando i ghiacci impedivano all'Inghilterra ogni intervento. Le truppe hannoverane, private di denaro e di viveri, si rivolsero al console inglese a Amburgo: fu Parish a fornire un anticipo ed a impegnare il proprio capitale acquistando tratte sul Tesoro britannico per un valore complessivo di 2,3 milioni di sterline, operazione da cui ricavò l'1% di profitto: cfr. EHRENBERG, 1905: 62-69.

finì per riconoscere Abbéma come rappresentante della Repubblica Batava - cosa tutt'altro che scontata, visto che in città risiedeva ancora Hartsinck, il plenipotenziario del governo olandese prerivoluzionario accreditato presso il Circolo della Bassa Sassonia - a partire dal gennaio 1796 furono le insistenti richieste francesi di riconoscimento dello stesso Reinhard a creare un grave ostacolo. Il contrasto andava inasprendosi - il Senato esitava infatti, vista la propria formale appartenenza al Reich, a riconoscere un diplomatico nemico - allorché la *Commerzdeputation* decise di intervenire, ben comprendendo che ogni decisione presa dal Senato avrebbe provocato rappresaglie commerciali o militari da parte di uno dei contendenti: il negoziante Sieveking fu così inviato a Parigi, dove poté presto rendersi conto che l'offesa dignità nazionale di cui il Direttorio pretendeva farsi portavoce poteva ben essere lenita mediante un adeguato compenso finanziario versato nelle casse dell'erario francese, drammaticamente vuote. L'accordo raggiunto nella tarda primavera del 1796 impegnava Amburgo all'acquisto, con pagamento in numerario, di 5 milioni di *rescriptions* batave, sostituite l'anno precedente agli assegnati, e destinate anch'esse ad una rapida inflazione: in contropartita, la Francia toglieva l'embargo recentemente proclamato sulle navi amburghesi e rinviava il riconoscimento di Reinhard alla ratifica della pace generale, promettendo inoltre il proprio appoggio alle richieste di una garanzia internazionale che le città anseatiche avrebbero avanzato nel corso di tali trattative¹⁴. La complessa situazione in cui versavano le città anseatiche indusse i rappresentanti dei Senati di Amburgo, Brema e Lubeca a consultarsi. Gli incontri sfociarono nel dicembre 1796 in un accordo su una piattaforma comune di rivendicazioni, tra cui figurano la libera navigazione di Elba, Weser e Trave, l'impegno imperiale a non richiedere l'espulsione dei diplomatici, l'esenzione da obblighi di alloggi militari e mantenimento delle truppe¹⁵.

Avanzate a Rastadt, riproposte a Lunéville, le istanze anseatiche saranno infine accolte dal *Reichsdeputationshauptschluß* del 25 febbraio 1803, il cui art. 27 riconosceva alle 6 città imperiali che si lasciavano sussistere la piena sovranità sul territorio e la neutralità in caso di guerra, nonché l'esenzione da ogni tributo bellico¹⁶. Coronamento delle speranze nutrite da almeno un decennio dai diplomatici amburghesi, anche questa dichiarazione sarà tuttavia

¹⁴ VOGEL, 1913: 10; SERVIÈRES, 1904: 20-27; lo studio più esaustivo sulla missione di Sieveking è SIEVEKING, 1913: 171-269. Sul riconoscimento di Reinhard e sul vivace dibattito che si svolse a questo proposito a Amburgo, cfr. HERZIG, 1989b: 165-168; REINCKE, 1925: 170-171; WOHLWILL, 1914: 136-161. Sull'ammontare di questo tributo i diversi autori non sono concordi.

¹⁵ Sui *Hanseatische Desiderien* cfr. HERZIG, 1989b: 169-170; WISKEMANN, 1929: 130-131.

¹⁶ Il testo dell'art. 27 è riprodotto in REINCKE, 1939: 251-252.

ben presto travolta dagli eventi. Per il suo appoggio a Rastadt, e sfruttando abilmente i timori diffusisi verso la fine del 1797 dell'esistenza di un progetto di spartizione delle città anseatiche tra Prussia e Danimarca, la Francia si era fatta intanto versare dopo lunghe trattative 4 milioni di *livres*, anche questa volta in cambio di *rescriptions* batave¹⁷. Tale versamento alimentava ulteriormente i sospetti delle potenze della Coalizione, ai cui occhi Amburgo costituiva, coi suoi *clubs* e l'ampia libertà di stampa, un focolaio rivoluzionario. Dal canto suo, la Francia accusava la città di essere al centro di trame antirivoluzionarie fomentate da emigrati al soldo dell'Inghilterra. I pretesti per accusare il Senato di inerzia o connivenza non mancavano né da una parte né dall'altra.

Nel novembre 1798 sorse una nuova controversia quando il diplomatico inglese a Amburgo, Crawford, richiese e ottenne dal Senato l'arresto di Napper-Tandy ed altri tre individui che si erano rifugiati a Amburgo sotto falso nome dopo il fallimento di un tentativo di insurrezione anti-britannica in Irlanda appoggiato dal governo francese. Il residente francese si oppose evidentemente alla loro estradizione, anche perché due degli arrestati erano ufficiali dell'Armata francese. La vicenda si trascinò per diversi mesi; l'Inghilterra inviò due navi da guerra alle bocche dell'Elba, la Russia mise sotto sequestro i bastimenti amburghesi ormeggiati nei propri porti, e il Senato finì per cedere e far estradare i quattro arrestati, il 1 ottobre 1799. Già dalla primavera, la Francia aveva richiamato il proprio diplomatico, ed espulso il residente di Amburgo a Parigi. Il maldestro tentativo francese di negoziare la vicenda estorcendo ad Amburgo un prestito di 8 milioni non ebbe peraltro successo; anche l'embargo proclamato il 13 nevosio VIII (3 gennaio 1800) sulle navi anseatiche fu revocato già dopo qualche giorno. La rottura delle relazioni diplomatiche continuò invece fino al 1802¹⁸.

¹⁷ SERVIERES, 1904: 31-34. La Francia aveva inizialmente richiesto a Amburgo 7 milioni. Cfr. GALLOIS, 1853-1856: II, 602-603. REINCKE, 1925: 172-173 segnala che altri due milioni furono spesi per corrompere diverse autorità francesi, al fine di facilitare le trattative.

¹⁸ Conseguenze più gravi furono evitate sia perché l'Inghilterra rimise ben presto in libertà Napper-Tandy e i suoi tre compagni, sia perché un intervento militare francese nel Nord della Germania, di per sé problematico se si considera lo stato delle finanze francesi, avrebbe provocato l'immediata reazione prussiana. Tuttavia nel brumaio VIII gli echi della vicenda non erano affatto spenti, ed il Primo Console ne derivò un giudizio tutt'altro che favorevole su Amburgo. Il fatto che Nelson, di passaggio a Amburgo nell'ottobre 1800, vi fosse trionfalmente accolto tra il generale tripudio non contribuì certo ad attenuare le disposizioni d'animo di Napoleone. Sulla vicenda di Napper-Tandy cfr. GALLOIS, 1853-1856: II, 610-611; REINCKE, 1925: 173-175; SERVIERES, 1904: 37-39; WOHLWILL, 1914: 211-229. In A.M.A.E.P., Corr.Pol., Hambourg, supplément 16, n° 246-261, è conservato un *pamphlet* intitolato *La conduite du Sénat de Hambourg dévoilée aux yeux de l'Europe ou Relation de mon arrestation illégale et de ma détention avec Napper-Tandy et deux autres officiers français, par W. Corbet, capitaine d'infanterie*, Versailles, 1807, che ha per scopo dichiarato quello di "faire connaître la conduite odieuse d'un gouvernement qui, sacrifiant son honneur à l'intérêt, a violé à mon égard les lois

Sempre maggiore cura veniva intanto messa per non contrastare la volontà inglese, dal momento che la marina britannica era in grado di controllare le foci dell'Elba e che la Gran Bretagna era divenuta, come vedremo, il maggior partner commerciale di Amburgo¹⁹. D'altra parte occorreva mantenere buone relazioni sia con la Prussia, garante della neutralità della Germania settentrionale, che con la Francia, le cui richieste finanziarie divenivano di anno in anno più elevate e pressanti. Così, quando nell'ottobre 1800 una corvetta britannica catturò la nave prussiana "Triton von Emden" e riparò con essa nel porto di Cuxhaven in seguito a delle avarie, Amburgo finì per riacquistare dal governo inglese la libertà della nave, benché giuridicamente non fosse tenuta a farlo, per evitare di subire rappresaglie prussiane. Ciò non risparmiò tuttavia a Amburgo l'occupazione di Ritzebüttel ad opera delle truppe prussiane, per meglio tutelare, si disse, il rispetto della neutralità garantita dalla pace di Basilea²⁰.

Per contrastare la spregiudicatezza inglese sui mari, nel dicembre 1800 fu stipulata una convenzione tra Russia, Svezia, Danimarca e Prussia per salvaguardare i diritti della navigazione neutrale; il Baltico fu chiuso all'Inghilterra. I prezzi dei cereali subirono di conseguenza sensibili aumenti, contribuendo ad orientare la Gran Bretagna verso una politica di pace che troverà il suo coronamento a Amiens, nel marzo 1802. Nel corso delle ostilità tra la Lega dei Neutrali e l'Inghilterra si inserisce, tra il 29 marzo ed il 23 maggio 1801, l'occupazione danese di Amburgo, motivata dall'esigenza di chiudere il mercato amburghese al commercio britannico, in risposta all'embargo inglese posto sulle navi dei paesi aderenti alla Lega. La reazione inglese non si fece attendere: Nelson, inviato a Copenaghen, vi distrusse la metà della flotta danese (9 aprile), costringendo la Danimarca all'armistizio. La notizia dell'assassinio

les plus sacrées de l'humanité [...]. On ne verra pas sans intérêt le contraste qui existe entre les outrages infâmes faits à la Grande Nation, dans la personne d'officiers à son service, par des magistrats mercenaires vendus à l'or des Anglais, et la générosité du Vainqueur qui [...] épargne un peuple avili". E' evidente che un simile testo, nel 1807, ben rispondeva all'esigenza napoleonica di giustificare l'occupazione delle città anseatiche avvenuta nel novembre 1806. Napper-Tandy era morto a Bordeaux il 7 fruttidoro XI (25 agosto 1803): il suo nome figura nelle tavole delle successioni in A.d.G., 3Q 3: lasciava 3.369 fr. di beni mobili.

¹⁹ Fino alla Rivoluzione il principale partner commerciale di Amburgo era stata la Francia, da dove nel 1788 proveniva il 54% del totale delle importazioni della città: ragioni economiche quanto considerazioni strategiche inducevano la diplomazia anseatica a non compromettere in maniera eccessiva le relazioni con la Francia, dato che si poteva ragionevolmente presumere che un ritorno alla pace avrebbe ristabilito le condizioni normali dei traffici. D'altro canto, non solo la crescente importanza commerciale degli scambi con la Gran Bretagna, ma anche il controllo sulla navigazione esercitato dalla Royal Navy rendevano imperativo il mantenimento di buone relazioni diplomatiche con l'oltremarica.

²⁰ Sul caso del "Triton" cfr. GALLOIS, 1853-56: vol. II, 605; WOHLWILL, 1914: 242-245.

dello zar Paolo I induceva anche le restanti potenze della Lega a siglare la pace con l'Inghilterra, accettando il principio che la bandiera neutrale non proteggeva le merci, assoggettabili dunque a controlli in alto mare.

La pur breve occupazione danese, costata a Amburgo più di mezzo milione di marchi in alloggi e requisizioni, non fece che rafforzare negli anseatici il desiderio di una garanzia internazionale della loro neutralità e dell'inviolabilità del loro territorio²¹. Se si temevano le mire espansioniste di Prussia e Russia, le relazioni con la Francia consolare non erano migliori: nel marzo 1801, Napoleone richiese al Senato cittadino un indennizzo di 4 milioni per i presunti illeciti ai danni del governo francese commessi da uno dei maggiori negozianti amburghesi, Chapeaurouge. Un accordo fu raggiunto nell'aprile dell'anno seguente: in cambio del versamento di 4,2 milioni di franchi in *re-scriptions* batave, la Francia rinunciava ad ogni pretesa di risarcimento nella vicenda Chapeaurouge, e acconsentiva al ristabilimento delle relazioni diplomatiche, interrotte dal 1799: Reinhard, inviato nel 1797 in Toscana e divenuto poi ministro degli Affari Esteri a Parigi, tornava ad Amburgo in qualità di residente francese presso il Circolo della Bassa Sassonia²².

La ripresa delle relazioni diplomatiche con la Francia, la pace di Amiens e le garanzie offerte dal *Reichsdeputationshauptschluss*²³ sembrarono costituire una buona base per un periodo di maggior tranquillità. Già nella primavera 1803 tuttavia riprendevano le ostilità. Nel marzo il generale Mortier fu inviato a occupare l'Hannover; nel giugno, un distaccamento francese prese possesso di Ritzebüttel, proibendo l'introduzione di merci e di navi inglesi lungo l'Elba ed il Weser. L'occupazione francese del ducato di Lauenburg, che rendeva possibile il controllo del canale di Stecknitz che collegava il Baltico al

²¹ WOHLWILL, 1914: 245-252. Sulla occupazione di Amburgo nel contesto della Lega dei Neutrali cfr REINCKE, 1925: 176; MÖNCKENBERG, 1885: 399-401; GALLOIS, 1853-56: vol. II, 625-627. Secondo SINGEN, 1916, il costo dell'occupazione fu invece di 316.555 marchi *courant*. Poiché il prestito volontario indetto per coprire le spese non si rivelò sufficiente, si ricorse al raddoppio della capitazione.

²² WOHLWILL, 1914: 254-256; SERVIERES, 1904: 40-44. Chapeaurouge era già stato giudicato e condannato dal Senato il 30 gennaio 1795, su pressione di Vienna, per aver infranto gli *Inhibitorien* e rifornito la Francia con merci proibite per almeno 800.000 marchi banco: HERZIG, 1989b: 163-164.

²³ Oltre al riconoscimento della propria sovranità e neutralità, Amburgo ottenne la sovranità sui terreni appartenenti al Capitolo del Duomo (la cattedrale stessa, e 120 case all'interno delle mura), che fino ad allora avevano costituito una enclave appartenente all'Hannover. Sia per evitare i costi di restauro del Duomo gotico, sia per prevenire eventuali ripensamenti, e forse anche per dare lavoro alla popolazione ridotta alla disoccupazione dal blocco inglese dell'Elba, nel 1804 ne fu decisa la demolizione. Della stessa epoca data l'abbattimento delle mura cittadine, a sancire la volontà di neutralità della città. Cfr. REINCKE, 1925: 177-178; MÖNCKENBERG, 1885: 401-402; SERVIERES, 1904: 48-49; DUNAN, 1955: 112; si vedano anche WOHLWILL, 1904: 78; WOHLWILL, 1914: 262-264.

corso dell'Elba, doveva interamente chiudere l'area nord-occidentale al commercio britannico. La risposta inglese non si fece attendere: tra il giugno ed il luglio 1803, l'Inghilterra dichiarò Elba e Weser in stato di blocco; qualche mese più tardi fu ostacolata anche la navigazione sui *Watten*, i bassofondi lungo i quali erano assicurati i traffici con l'Holstein e con l'Olanda²⁴. Le ripercussioni sull'economia di Amburgo furono immediate: i proventi dei dazi calarono, l'*Armenanstalt* iniziò ad intaccare i propri capitali. Su pressioni francesi, il Senato di Amburgo dovette inoltre fornire nel 1804 agli *Stände* dell'Hannover 1,5 milioni di marchi a titolo di prestito affinché questi potessero pagare i costi dell'occupazione militare napoleonica. Per poter raccogliere i fondi necessari, il Senato impose alla cittadinanza un prestito forzoso pari a otto volte il valore della capitazione, e rimborsabile in 10 anni con l'interesse del 3%: nel 1857, tuttavia, esso non era ancora stato interamente rimborsato²⁵.

Nella notte tra il 24 ed il 25 ottobre 1804, Napoleone fece rapire a Amburgo il diplomatico inglese Rumbold, accreditato presso il Circolo della Bassa Sassonia. Facendo seguito al rapimento del duca d'Enghien, alle dimissioni forzate di Drake e Smith, ed al sospetto omicidio politico del corriere diplomatico inglese Wagstaff nel Meclemburgo, l'evento destò enorme scalpore e indignazione. Rumbold fu poi rilasciato grazie alle pressioni esercitate da Federico Guglielmo III su Napoleone, ma la vicenda ribadiva ulteriormente l'impotenza amburghese²⁶.

Benché il Senato cittadino cercasse sempre più di evitare conflitti con l'Imperatore dei Francesi, la pubblicazione di articoli ritenuti offensivi per la Francia e alcuni incidenti tra soldati francesi sconfinati nel contado della città e la popolazione locale (dicembre 1804) offrirono a Napoleone il pretesto per minacciare la città, che già nel 1798 gli appariva come avamposto inglese sul continente²⁷. Se Reinhard inoltre, pur eseguendo scrupolosamente le direttive di Parigi, aveva sempre cercato di conciliarle con gli interessi anseatici, il suo successore Bourienne era disposto a farlo solo per un tornaconto personale²⁸.

²⁴ Cfr. REINCKE, 1925: 178-179; WOHLWILL, 1914: 271-275; SERVIERES, 1904: 50-59; DUNAN, 1955: II, 113-114.

²⁵ SERVIERES, 1904: 59-64. Fu questo il primo di una serie di prestiti forzosi cui, assieme a lotterie e aumenti fiscali, il Senato amburghese fu costretto a ricorrere per coprire il *deficit* crescente. La città fu tuttavia sempre in grado di trovare i fondi al proprio interno, senza dover domandare prestiti su piazze estere: SINGEN, 1916: 1-20.

²⁶ Sul rapimento di Rumbold, cfr. WOHLWILL, 1885; LAUFENBERG, 1913: 100-104; WOHLWILL, 1914: 276-292; LYNDER, 1964: 36; SERVIERES, 1904: 65-71; MÖNCKENBERG, 1885: 403-404; LEFEBVRE, 1982: 185-187, 210. Il tiepido atteggiamento di Reinhard, informato del progetto in anticipo, gli costò il posto: richiamato a Parigi nel giugno 1805, fu sostituito da Bourienne: cfr. DELINIERE, 1989: 229-231.

²⁷ WOHLWILL, 1904: 12.

²⁸ WOHLWILL, 1904: 19. Sull'evoluzione della personalità di Reinhard nei suoi soggiorni

Nell'autunno 1805 le ostilità della terza Coalizione provocarono l'evacuazione francese dell'Hannover e di Ritzebüttel e di conseguenza nell'ottobre gli Inglesi revocarono il blocco delle foci di Elba e Weser²⁹. Nonostante questo indubbio miglioramento della situazione per Amburgo, le vicende internazionali non potevano che tenere in continua apprensione la città: il Trattato di Schönbrunn (15 dicembre 1805) cedeva l'Hannover alla Prussia, alimentando i timori anseatici sull'espansionismo prussiano. L'occupazione prussiana di Ritzebüttel nella primavera 1806 e l'adozione di provvedimenti contro il commercio inglese non servivano certo a tranquillizzare gli animi. L'Inghilterra reagì proclamando, in aprile, un nuovo blocco di Elba, Weser e Trave, durato fino a settembre, quando il conflitto tra Prussia e Francia era ormai imminente³⁰.

Il 6 agosto 1806, in risposta alla nascita della Confederazione del Reno, Francesco II deponeva la corona del Sacro Romano Impero di Nazione Tedesca. Il Senato di Amburgo registrava l'avvenimento con la delibera del 20 agosto, che sostituiva la denominazione di *Kaiserliche Freye Reichstadt* con quella di *Freye Hansestadt*³¹. Sanzione indiretta dell'accresciuta potenza francese sul continente, la dissoluzione del Sacro Romano Impero toglieva ad Amburgo il referente formale all'interno del quale la città aveva da secoli trovato la propria collocazione nel quadro internazionale³².

A fine luglio, davanti ad un *Reich* ormai agonizzante, la Prussia aveva ri-

amburghesi e su Bourienne cfr. WOHLWILL, 1906b: 248-252.

²⁹ REINCKE, 1925: 180-181. In tale occasione, Bourienne riuscì a farsi versare dal Senato amburghese 1.000 *louis d'or*. Bernadotte ricevette una gratificazione di 400.000 l.t.: WOHLWILL, 1904: 24-25; WOHLWILL, 1914: 300.

³⁰ Cfr. CROUZET, 1958: I, 157; WOHLWILL, 1904: 24-25. Nel tentativo di sfruttare i timori anseatici, nel febbraio 1806 Talleyrand aveva inviato delle istruzioni machiavelliche a Bourienne: questi doveva ad arte rafforzare l'impressione dell'esistenza di un progetto prussiano d'annessione delle città anseatiche ed indurre così il Senato amburghese a vedere in Napoleone l'ultimo baluardo a difesa dell'indipendenza della città ed a richiederne la protezione. Bourienne, che domandò 10 milioni di franchi in modo da ottenere i 6 milioni suggeriti da Talleyrand per coprire le spese di tale protezione, non riuscì a concludere positivamente la missione, in quanto Amburgo, diventando tributaria della Francia, rischiava di non vedere riconosciuta la propria neutralità dagli Stati in conflitto con l'Impero francese. Le istruzioni di Talleyrand a Bourienne sono parzialmente riportate in SERVIERES, 1904: 80-81. Con una certa abilità, i diplomatici anseatici scavalcarono Bourienne, portando la discussione direttamente a Parigi, dove la protezione napoleonica fu presentata come la logica conseguenza delle assicurazioni fornite dalla Francia alla vigilia del *Reichsdeputationshauptschluß*. Al contempo si neutralizzava la unilateralità della proposta francese chiedendo allo zar Alessandro una conferma delle garanzie di protezione da questi offerte tre anni prima: cfr. WOHLWILL; 1914: 312-316; WOHLWILL, 1886: 585-600; FISHER, 1903: 333.

³¹ La delibera è riprodotta in REINCKE, 1939: 252.

³² WOHLWILL, 1904: 5-6 vede nella costituzione imperiale l'indispensabile requisito per l'indipendenza di Amburgo.

proposto il suo antico progetto di una Confederazione del Nord (*Norddeutsches Reichsbund*) cui avrebbero dovuto accedere anche le tre città anseatiche. L'opposizione di Parigi, che risparmiò ad Amburgo l'imbarazzo di un difficile diniego, contribuì a deteriorare sensibilmente i rapporti tra Francia e Prussia³³.

La difficile situazione internazionale offerse lo spunto per la convocazione di una nuova conferenza anseatica tra i rappresentanti dei Senati di Amburgo, Brema e Lubeca, allo scopo di elaborare una politica comune per la salvaguardia della propria indipendenza. L'atto finale della conferenza fu siglato a Lubeca il 15 ottobre: esso ribadiva la vecchia idea di una garanzia internazionale di tutte le maggiori potenze della neutralità e indipendenza anseatica, e auspicava inoltre, richiamandosi al glorioso passato della *Hanse*, una più stretta collaborazione tra le tre città³⁴.

Invano: il giorno precedente la ratifica di questo documento, l'armata francese decideva altrimenti, a Jena e Auerstädt, le sorti del continente. Diretta conseguenza della sconfitta prussiana, garante da più di un decennio della neutralità della Germania settentrionale, l'occupazione francese di Amburgo, il 19 novembre 1806, segnava il fallimento dei tentativi operati in condizioni sempre più precarie dalla politica anseatica di salvaguardare l'indipendenza della città. A tale data il generale Mortier, comandante in capo dell'8° Corpo dell'Armata del Nord, faceva pervenire al Senato di Amburgo il seguente messaggio:

Messieurs, je viens prendre possession de votre ville au nom de S. M. l'Empereur et Roi, mon maître. Prévenez vos concitoyens d'être sans inquiétude! La discipline la plus sévère sera maintenue parmi les troupes que je commande³⁵.

Rassicurazione, quest'ultima, non puramente formale, visti i saccheggi e le violenze compiuti due settimane prima dai francesi a Lubeca, dove avevano inseguito il generale prussiano Blücher che vi si era rifugiato ed asserragliato malgrado le proteste del Senato locale.

Di fronte alla nota di Mortier, la *Erbgesessene Bürgerschaft*, convocata d'urgenza, decideva di non opporre alcuna resistenza all'ingresso delle truppe

³³ L'adesione al Bund, implicando una tutela prussiana, giacché veniva chiaramente preclusa l'ipotesi di una politica estera indipendente ed il mantenimento della neutralità in caso di guerra, non poteva che essere fortemente problematica per la città, oltre a tutto visto il rapido deterioramento delle relazioni franco-prussiane, che sfoceranno in autunno nella guerra: WOHLWILL, 1906a; WOHLWILL, 1914: 321-324.

³⁴ HILDEBRAND, 1906, e recensione critica in WOHLWILL, 1906a; WOHLWILL, 1904: 33-35; WOHLWILL, 1914: 324-328; SERVIERES, 1904: 83-84; sul periodo 1803-1806 in generale cfr. anche WOHLWILL, 1886.

³⁵ Il testo del messaggio, consegnato a Bourienne per il Senato, è riportato in SERVIERES, 1904: 91.

francesi, che avveniva qualche ora più tardi. Entro sera, i 2.600 soldati erano alloggiati presso la popolazione locale, con qualche difficoltà ma senza incidenti³⁶.

Le città anseatiche - Brema fu occupata il 20 novembre - potevano, nell'ottica di Napoleone, contribuire validamente in denaro ed in natura ai costi della campagna di Prussia ed al mantenimento dell'Armata del Nord; esse avrebbero inoltre potuto fornire marinai esperti alla marina francese, da sostituire integralmente o quasi dopo Trafalgar³⁷; occupare Amburgo significava inoltre spegnere un pericoloso focolaio di trame realiste e controllare anche il *Correspondenten*, che con le sue 30-40.000 copie di tiratura costituiva l'oracolo di buona parte dei caffè del Nord Europa³⁸. L'impulso decisivo venne tuttavia dalla motivazione economica: lungo l'Elba ed il Weser, ed in misura minore dalla Trave, l'abborrito commercio inglese penetrava nel Centro Europa. Già dal 1803 al 1805, occupando l'Hannover e controllando a Cuxhaven, a Verden e nel Lauenburg i traffici sui tre fiumi, Napoleone si era provato a chiudere questi sbocchi all'esportazione inglese. L'efficacia di tale manovra era stata peraltro assai ridotta, giacché come si vedrà il commercio non fece che modificare le proprie rotte, spostandosi un po' verso oriente. Tuttavia le vittorie a Jena e Auerstädt rendevano ora possibile un controllo effettivo lungo le coste del Mare del Nord e del Baltico, consentendo di riprendere in grande stile l'antico progetto di "conquérir la mer par la puissance de terre"³⁹.

³⁶ Cfr. WOHLWILL, 1914: 339. I duemila soldati di fanteria erano italiani, i restanti 600 appartenevano ai corpi olandesi di cavalleria: cfr. HOLZMANN, 1907. L'alloggiamento dei soldati poté forse costituire per gli anni a venire una delle fonti di modesto reddito della popolazione amburghese: secondo un rapporto di qualche anno successivo, "les riches payaient volontiers et cher, pour n'avoir point d'étrangers dans leurs maisons. Les pauvres logeaient, avec empressement, et vivaient avec leurs familles, sur les prix qu'on leur donnait pour l'entretien de troupes": A.N.P., F⁷6348, rapporto del Commissario generale di Polizia ad Amburgo, d'Aubignosc, a Davout, 9 marzo 1811.

³⁷ A due riprese sarà imposta la leva di marinai: il decreto del 17 febbraio 1808 prevedeva che Amburgo fornisse un contingente di 2.000 uomini, mentre quello del 28 settembre 1810 ordinava la leva di 300 marinai, ma questa volta il Ministro della Marina Decrès insisteva sull'esatto perseguimento dell'obiettivo. Nel 1808, dopo sei mesi, non erano stati reclutati infatti più di 600 uomini. Cfr. A.M.A.E.P., Corr. Pol., série Hambourg, t. 120, n° 30, Nota del Senato di Amburgo, 11 marzo 1808; cfr. anche *ibidem*, Corr. Cons., série Hambourg, t. 17, nn° 10 e 11 (comunicazione di 31 decessi di marinai amburghesi verificatisi negli ospedali di Flessinga tra il dicembre 1808 e l'aprile seguente); n° 143, comunicazione da Champagny a Bourienne del decreto del 28 settembre in data 3 ottobre 1810. Nel 1810 fu previsto che il costo per rimpiazzare i disertori sarebbe ricaduto sul bilancio della città.

³⁸ Cfr. FISCHER, 1903: 333-336. Fondato nel 1731 lo *Staats- und Gelehrte Zeitung des Hamburgischen unpartheyschen Correspondenten*, che usciva con cadenza quadrisettimanale, aveva a fine secolo una tiratura di 4-5 volte superiore a quella del *Times*, che si attestava attorno alle 8.000 copie: KLESSMANN, 1985: 291.

³⁹ *Correspondance de Napoléon 1er*, 1859-1869: vol. XIV, n° 11.378, p. 28, Napoleone a Luigi Bonaparte, Posen 3 dicembre 1806.

L'Europa commerciante aveva avuto immediato sentore dei possibili mutamenti nel destino delle città anseatiche. Il 10 novembre 1806 il segretario della Camera di Commercio di Ginevra, Sismonde Sismondi - che era stato, come vedremo, testimone e critico dei provvedimenti contro il commercio lachronico nel 1799 - inviava a Napoleone la seguente petizione:

Permettez-nous d'appuyer de nos prières la pétition qui vous a été présentée par le commerce de Lyon, et qui sera confirmée sans doute par les adresses de toutes les villes commerçantes de France. Nous recommandons à la protection de Votre Majesté, les villes commerçantes du Nord de l'Allemagne; nous la supplions de leur épargner autant qu'il sera possible les calamités qui sont une suite trop ordinaire de la guerre et d'alléger pour elles le poids des contributions... Des relations multipliées et de la plus hautes importances existaient entre Hambourg, Lubeck, Bremen, Leipzig, et toutes les villes de commerce de France, aucune faillite ne pourra éclater dans aucune de ces villes, sans causer au commerce français, et à celui de notre ville en particulier, une perte proportionnée à son importance, une perte qui retomberait immédiatement sur les manufactures⁴⁰.

Anche la Camera di Commercio di Bordeaux inviò ripetute reclamazioni al Ministro degli Esteri francese, cercando - senza maggior successo - di intercedere a favore di Amburgo⁴¹. Le istruzioni di Napoleone a Mortier del 16 novembre erano infatti perentorie, e ignoravano nel modo più assoluto i timori e le suppliche del negozio internazionale: il generale riceveva infatti l'ordine

d'occuper la ville, d'en désarmer entièrement les habitants, d'occuper Cuxhaven, de fermer hermétiquement la rivièrre, d'empêcher qu'aucun Anglais puisse s'échapper, de vous assurer des maisons des banquiers anglais, de faire mettre les scellés sur la banque, de saisir toutes les marchandises anglaises, n'importe à qui elles appartiennent,... et d'empêcher toute espèce de communication avec l'Angleterre⁴².

Se grazie all'intervento della *Commerzdeputation* si evitò che fossero apposti i sigilli sulla Hamburger Bank, né si rese necessario disarmare la popolazione, gli occupanti concentrarono i loro sforzi a sequestrare le merci inglesi e a impedire i traffici con la Gran Bretagna, mediante soprattutto la creazione di una

⁴⁰ A.N.P., AF^{IV}1060, n° 27, petizione a Napoleone inviata della Camera di Commercio di Ginevra, 10 novembre 1806, firmata Sismondi e altri, edita negli allegati di TARLE, 1913: 623-624 (il testo è in russo e non è stato tradotto in nessuna altra lingua europea, ma gli allegati sono riprodotti nella lingua originale). Sull'intervento di Sismondi per Livorno, cfr. oltre, cap. 4.2.

⁴¹ A.N.P., AF^{IV}1060, doss. II, n° 32, Champagny a Napoleone, 12 dicembre 1806: "Ils [les négociants de Bordeaux réunis en très grande nombre] implorèrent la clémence de V.M. en faveur de ces places qui seules fournissent des débouchés avantageuses à nos vins et à nos eaux-de-vie, et ils vous supplient de les maintenir dans un état tel qu'elles puissent continuer avec la France des relations qui lui sont très avantageuses".

⁴² *Correspondance de Napoléon 1er*, 1859-1869: vol. XIII, n° 11.267, p. 542, Napoleone a Mortier, 16 novembre 1806.

nuova linea doganale decretata a inizi dicembre. Tuttavia in entrambe queste occasioni, che esporremo più oltre, è possibile misurare l'ampio divario esistente tra volontà politica del potere centrale - Napoleone - ed effettiva resa esecutiva delle norme statuite.

In un certo senso questo era dovuto alla peculiare situazione in cui si trovò Amburgo dopo l'occupazione francese del novembre 1806 e fino alla sua annessione, avvenuta nel dicembre del 1810. Napoleone non disponeva qui infatti del medesimo apparato istituzionale che in Francia per rendere operative le misure adottate, e neppure poteva incondizionatamente contare su una salda volontà politica locale propensa ad unirsi nella lotta dichiarata ai prodotti inglesi, come invece poteva avvenire in alcuni Stati satelliti dell'Impero, qualora i governanti desiderassero ad esempio favorire la produzione industriale locale. Per più anni ad Amburgo si fronteggiarono gli interessi dei negozianti locali, efficacemente difesi dal Senato come dalla *Commerzdeputation*, e quelli di Napoleone, imposti senza alcuna attenuazione formale, ma di fatto mediati attraverso un numero assai ridotto di funzionari francesi, abbastanza distanti da Parigi da sentirsi relativamente sicuri nel moderare a loro grado e piacimento le norme qualora potessero ricavarne un profitto personale.

4.2 Livorno

La storia della Toscana negli anni Novanta è sufficientemente nota, grazie anche al tradizionale legame istituito dalla storiografia italiana tra le vicende di questi anni e gli inizi del Risorgimento⁴³. Più recentemente, studi monografici di carattere prevalentemente politico e sociale hanno inoltre contribuito a mettere in luce aspetti e personaggi minori degli eventi che rovesciarono in quegli anni i tradizionali equilibri toscani. Ciò ci esime da una ricostruzione dettagliata delle vicende politico-diplomatiche di questo periodo, e ci consente di concentrarci prevalentemente sugli eventi che maggiormente toccarono Livorno.

Già dotata di margini piuttosto scarsi di autonomia in politica estera sotto la Reggenza⁴⁴ e con Pietro Leopoldo, la Toscana degli anni Novanta del Settecento sembra subire impotente gli effetti dei frequenti mutamenti dei rapporti di forza tra i maggiori Stati europei. Il Granducato è ancora sufficientemente importante sul piano strategico negli equilibri della penisola per non essere ignorato dalle grandi potenze, interessate a che il nemico non ne assumesse il controllo, ad utilizzarlo come possibile oggetto di scambio o ad assu-

⁴³ Cfr. WOOLF, 1985a: 15. Per Livorno è fondamentale MANGIO, 1974.

⁴⁴ DIAZ, 1988: 37-51.

merne il controllo *tout court*⁴⁵. Livorno costituiva un oggetto specifico di attenzione, sia per l'importanza di un osservatorio neutrale in cui era possibile raccogliere informazioni sulla situazione dell'intero bacino mediterraneo, sia come base di operazioni militari navali nel Tirreno, sia infine a ragione dell'appoggio che a torto o a ragione si supposeva che i nemici potessero ricevere nel porto labronico⁴⁶.

In tali condizioni, il mantenimento della neutralità toscana e poi etrusca non poteva che essere fortemente problematico. I Lorena come poi i Borboni cercarono di continuare la politica sostenuta già dagli ultimi Medici, affermando a più riprese la loro volontà di neutralità, che Pietro Leopoldo aveva estesa nel 1778 all'intero Granducato e non più esclusivamente al porto labronico⁴⁷. Solo il 28 ottobre 1793, sotto la minaccia inglese di bombardare Livorno qualora il Granduca si fosse ostinato a non voler prender parte al conflitto, questi fu costretto a sottoscrivere con la Gran Bretagna un trattato di alleanza contro la Francia rivoluzionaria⁴⁸. Già il 9 febbraio 1795, tuttavia, la Toscana usciva dalla Coalizione e siglava la pace con la Francia, precedendo così la Prussia, l'Olanda e la Spagna.

Il Piemonte, che restava ancora in guerra, fu costretto da una vittoriosa campagna di Bonaparte a firmare l'armistizio di Cherasco (28 aprile 1796) e poco dopo la pace di Parigi (15 maggio). Nel frattempo Bonaparte muoveva in Lombardia e in Veneto contro l'esercito austriaco, costringendo via via diversi sovrani italiani alla tregua o alla pace (Parma, Modena, Napoli, Papato) e facendosi versare importanti contribuzioni per pagare i costi della guerra. E' in questo contesto che la neutralità di Massa e Carrara e della Toscana venne violata: il 27 giugno 1796 la divisione Vaubois, incaricata dell'operazione, entrava a Livorno, con circa 6.000 soldati⁴⁹.

⁴⁵ Si vedano i contributi di DAVIS, 1985; SALVESTRINI, 1985; SONNINO, 1938: 17. Cfr. anche CANDELORO, 1978: I, 113, 175-180; TOGNARINI, 1985b: 19-20.

⁴⁶ In particolare l'Austria trovava insostenibile che i corsari francesi potessero rifornirsi a Livorno e condurvi le loro prede per essere vendute, mentre la Francia non tollerava la predominanza inglese nei commerci del porto, e poteva temere attacchi britannici su Genova a partire da Livorno. Cfr. SALVESTRINI, 1985: 58, 74-75; CECCUTTI, 1989: 358-361. Sullo scarso peso politico della Toscana in questi anni e sull'importanza, nell'ottica francese, del porto di Livorno, cfr. CAMERANI, 1973: 256.

⁴⁷ Ancora il 28 aprile 1792, solo otto giorni dopo la dichiarazione di guerra mossa dalla Francia al fratello maggiore Francesco II, Ferdinando III ribadiva ancora una volta la neutralità toscana: cfr. CECCUTTI, 1989: 354-355. Il porto di Livorno era stato dichiarato neutrale per la prima volta nel 1691: cfr. TURI, 1969: 113.

⁴⁸ CANDELORO, 1978: I, 178-179; MICHEL, 1936: 16-19; CECCUTTI, 1989: 362. Sul minacciato bombardamento inglese di Livorno nel 1793 qualche dettaglio in GIORGI, 1952. La rottura delle relazioni diplomatiche tra la Toscana e la Francia era avvenuta già il 9 ottobre 1793. Cfr. MANGIO, 1974: 37.

⁴⁹ CANDELORO, 1978: I, 179, 197, 205-206. Il 27 giugno arrivarono a Livorno anche Murat

Il pretesto all'occupazione francese consisteva nel mancato rispetto della neutralità da parte della Toscana, giacché - si diceva - la bandiera francese era stata insultata a Livorno e alcune proprietà di negozianti francesi manomesse⁵⁰. Tuttavia vi erano ragioni più sostanziali: occupare il porto labronico voleva dire privare gli Inglesi di uno sbocco importante per i loro prodotti e minacciare al contempo la loro posizione nel Mediterraneo, necessario preludio ad una conquista francese della Corsica, caduta in mani britanniche nel giugno dell'anno precedente. Un ulteriore motivo doveva consistere inoltre nella speranza di potersi impadronire delle proprietà inglesi nella città: già nel gennaio 1795, il Comitato di Salute Pubblica aveva progettato una spedizione volta a "dépouiller la Toscane et Livourne qui est l'entrepôt du commerce des Anglais dans le Levant, pour enrichir celui de Marseille", anche se poi non se ne era fatto niente⁵¹.

Secondo uno schema che si ripeterà innumerevoli volte negli anni a venire e che ritroveremo anche ad Amburgo nel 1806, immediatamente dopo l'avvenuta occupazione militare si impartì l'ordine - in questo caso a Belleville, console francese residente a Livorno - di procedere al sequestro di tutte le merci appartenenti ai negozianti di nazionalità nemica, ovunque fossero depositate, e di far mettere i sigilli sui loro magazzini (28 giugno)⁵².

I negozianti inglesi non avevano peraltro atteso l'arrivo di Bonaparte per correre ai ripari; l'ambasciata inviata dal Granduca a Bonaparte e Saliceti dopo l'invasione francese delle Legazioni era riuscita a strappare a Garrau l'informazione che una spedizione su Livorno era imminente, e la notizia dovette filtrare negli ambienti mercantili: malgrado i proclami rassicuranti del governatore di Livorno, già il 25 giugno i negozianti inglesi avevano incominciato a caricare le loro merci sulle navi ancorate nel porto; alle 5 del mattino

e Bonaparte. Una dettagliata relazione dello scontro verbale tra il governatore di Livorno Spannocchi Piccolomini e Bonaparte, che lo fece arrestare, in MICHEL, 1936: 17-22. Bonaparte trattò in seguito col generale lorenese Iacopo La Villette, comandante in seconda. L'alloggiamento dei soldati, ed il rifornimento di vestiti, scarpe, viveri pose notevoli problemi immediati (*ibidem*, 22-23). La nomina a governatore di Livorno (marzo 1796) di Spannocchi Piccolomini, patrizio senese, ex-ufficiale napoletano, amico di Nelson e dell'Acton, era stata inviata al Direttorio: cfr. VIGO, 1903: 2-3.

⁵⁰ Cfr. BARTALUCCI, 1951: 73; SONNINO, 1937b: 121; MICHEL, 1936: 15.

⁵¹ Cfr. MANGIO, 1974: 118-119; GODECHOT, 1937: I, 458-462; CECCUTTI, 1989: 363.

⁵² Cfr. BARTALUCCI, 1951: 77. Ai primi di luglio Garrau e Saliceti, commissari del governo francese presso l'Armata delle Alpi e d'Italia, giunti a Livorno con Murat e Bonaparte, ordinavano anche l'espulsione dalla città di tutti i soggetti britannici, nonché degli emigrati francesi, imponendo loro di risiedere ad almeno 30 miglia di distanza dalla costa. Tuttavia l'ordine fu eseguito in maniera parziale, anche a causa delle vivaci rimostranze del Granduca, ed il problema degli emigrati a Livorno, che provocava attriti diplomatici già dal 1792, non fu risolto neanche in questa occasione; cfr. *ibidem*: 60-72, 127-128, e GODECHOT, 1937: I, 464.

del 27, poche ore prima dell'arrivo del primo distaccamento francese, 60 bastimenti ed una serie di imbarcazioni più piccole salpavano alla volta della Corsica scortati da cinque navi da guerra inglesi. Oltre alle merci, pare che anche numerosi negozianti britannici si trovassero a bordo⁵³.

Per parare ai possibili danni derivanti dall'occupazione della loro città, i negozianti di Livorno avevano costituito una Deputazione composta da 5 toscani, un genovese, un napoletano, due ginevrini, due greci, un francese e due ebrei. Uno dei primi successi della Deputazione fu di ottenere una proroga al termine di 24 ore fissato per le dichiarazioni delle merci di proprietà nemica deposte nelle mani di negozianti neutrali della piazza⁵⁴. Nell'ottobre, dopo una serie di vessazioni di vario genere (controllo dei libri di conto, intercettazioni postali) i negozianti furono indotti a versare 1.800.000 lire toscane in cambio della revoca dell'obbligo di denunciare le merci nemiche in loro possesso, mentre le merci già sequestrate furono riscattate con altre 400.000 lire toscane⁵⁵.

Indubbiamente il sequestro e la vendita delle proprietà nemiche a Livorno nel 1796 fu occasione di notevoli dilapidazioni ed abusi. Bonaparte stesso riconobbe in una lettera al Direttorio che "On se conduit d'une manière dure envers les négociants livournais... Cela alarme le commerce de toute l'Italie et nous fait passer à ses yeux pour des vandales"⁵⁶, benché non sia da escludersi che alla base di questa nota vi sia il desiderio di mettere in cattiva luce i Commissari civili che il Direttorio gli aveva affiancato, piuttosto che il senso dell'ingiustizia commessa nei confronti dei Livornesi. Si rilevi tuttavia che in linea di principio si operò ancora un netto distinguo tra proprietà nemica e proprietà neutrale, al punto che in numerosi casi il *tribunal des prises* riconobbe l'illegittimità del sequestro e restituì le merci ai legittimi

⁵³ GODECHOT, 1937: I, 460-461; MICHEL, 1936: 15-16; SONNINO, 1937b: 122.

⁵⁴ MICHEL, 1936: 31-33; GODECHOT, 1937: I, 463. Sulla Deputazione cfr. anche MANGIO, 1974: 122-123.

⁵⁵ MANGIO, 1974: 122-123. Fu Salomon Coen Bacri ad essere nominato ricevitore delle somme ricavate dalla vendita delle merci sequestrate, in gran parte vendute sulla piazza stessa: cfr. *ibidem*: 135. Le operazioni di vendita delle merci sequestrate furono estremamente complicate dall'intervento della compagnia "Flachat, Laporte et Castellin", che aveva siglato col Direttorio un contratto in base al quale, in cambio di tutte le forniture per l'esercito, essa otteneva la rimessa di tutte le tasse e le prese fatte in Italia dall'esercito francese, e che aveva spinto all'occupazione di Livorno per recuperare i propri crediti. Di fatto, l'occupazione di Livorno, pur costando sensibilmente alla piazza, non produsse che modeste somme all'erario francese, giacché notevoli benefici si arrestarono nelle tasche dei numerosi intermediari ed agenti francesi. Cfr. GODECHOT, 1937: I, 466-478, 544-545; WOOLF, 1990a: 96. Sia ZOBEL, 1850-1852: vol. III, 187 che MARMOTTAN, 1896: 25-26 riportano la cifra di 5 milioni di lire pagate da Livorno agli occupanti.

⁵⁶ Cit. tratta da una lettera del 20 luglio 1796 in *Correspondance de Napoléon 1er*, 1859-1869, vol. I, n° 771, riportata in MORI, 1947: 140.

proprietari⁵⁷. Negli anni seguenti invece i sequestri colpivano invece i prodotti di origine britannica senza più alcun riguardo alla nazionalità del proprietario. Indubbiamente fu l'esperienza della rapidità con cui i negozianti erano in grado di operare i passaggi di proprietà in caso di necessità a indurre Bonaparte a ricorrere più tardi a pratiche più spicce e di dubbia legittimità giuridica: come vedremo nel caso di Amburgo, i sequestri finirono col colpire la proprietà neutrale senza arrecare che un danno effettivo minimo agli Inglesi. Anche gli scrupoli di Napoleone nei confronti dei negozianti labronici diminuirono con gli anni: nel 1807, non esiterà a sentenziare che se "ils veulent être les amis des Anglois, ils faut qu'il souffrent"⁵⁸.

L'occupazione francese di Livorno provocò immediate contromisure inglesi: il porto fu messo in rigoroso stato di blocco fin dai primi di luglio del 1796; moderato appena nell'ottobre, quando Nelson consentì l'uscita alle navi neutrali, purché senza carico, tale blocco sarebbe perdurato fino alla fine dell'anno, quando il passaggio della Spagna a fianco della Francia e la ratifica della pace tra il Regno di Napoli e la Francia rese difficile alla flotta britannica il mantenimento delle proprie posizioni nel Tirreno, obbligandola anche ad abbandonare la Corsica. Come diretta reazione all'occupazione di Livorno può essere considerata la presa di Portoferraio ad opera di Nelson, il 10 luglio 1796, seguita da quella di alcune località della Maremma⁵⁹.

Nel gennaio 1797 i Francesi si impegnarono a evacuare Livorno qualora gli Inglesi avessero abbandonato l'Isola d'Elba e il litorale toscano occupato (Campiglia), ottenendo inoltre l'impegno dal Granduca di versare un milione di franchi e di chiudere i propri porti alle navi inglesi. Una parte della somma - 30.000 pezze - fu fornita dalla Deputazione del Commercio di Livorno a titolo di prestito gratuito per la durata di un anno⁶⁰. Il 14 maggio 1797 Livorno fu effettivamente evacuata⁶¹. Qualche mese più tardi, questa volta su pressante invito del Granduca, i negozianti di Livorno dovettero offrire un prestito di 1,8

⁵⁷ GODECHOT, 1937: I, 469-470.

⁵⁸ Napoleone all'ambasciatore toscano a Parigi, marchese Garzoni Venturi, a proposito dei Livornesi, 14 ottobre 1807, riportato in una lettera di quest'ultimo al Ministro degli Affari Esteri del Regno d'Etruria Mozzi, Fontainebleau, 22 ottobre 1807, ASF, Segreteria e Ministero degli Esteri, f. 1026.

⁵⁹ VIGO, 1903: 75; MANGIO, 1974: 122, 124. La Corsica fu invece conquistata dai Francesi a partire da Livorno nel settembre-ottobre 1796.

⁶⁰ ZOBBI, 1850-52: vol. III, 196.

⁶¹ MANGIO, 1974: 120. GUARNIERI, 1962: 313-322 riporta la somma di due milioni di lire toscane per l'evacuazione. Si osservi che le opere di Guarnieri, preziose soprattutto perché riportano numerosi documenti andati poi perduti nella Seconda Guerra mondiale, contengono diverse sviste e imprecisioni. Elba e Campiglia erano state abbandonate dagli Inglesi a metà aprile: cfr. SONNINO, 1937b: 128.

milioni di lire alla Repubblica Cisalpina⁶².

La tranquillità sarebbe stata ben presto nuovamente turbata: a fine novembre 1798, nel contesto dell'attacco alla Repubblica Romana, circa seimila uomini dell'esercito napoletano sbarcarono a Livorno, violando nuovamente la neutralità toscana; gli Inglesi intralciarono il traffico neutrale del porto. L'occupazione fu peraltro breve: già nel gennaio 1799, vista la pericolosa prossimità dei Francesi che avevano invaso Lucca, Livorno fu evacuata⁶³. Nel frattempo le sorti della guerra in Italia erano volte nuovamente a favore dei Francesi, che dopo essersi impadroniti del Piemonte e del Napoletano si diressero sul Granducato. Il 24 marzo Livorno fu nuovamente occupata da truppe al comando del generale Miollis; tre giorni dopo il Granduca lasciava Firenze alla volta di Vienna. I Francesi istituirono in Toscana una amministrazione provvisoria, affidata a Reinhard⁶⁴.

Anche in questa occasione, fu proclamato il sequestro di proprietà e capitali appartenenti a soggetti nemici, allo scopo precipuo di rimpinguare le casse francesi con le somme che il commercio di Livorno avrebbe offerto per riscattare le merci sequestrate: provvedimento che avrebbe tra l'altro attirato gli strali del giovane economista Sismonde Sismondi, che si trovava all'epoca in Toscana⁶⁵. Come già nel 1796, i negozianti inglesi si erano affrettati a mettere al riparo le loro merci, riuscendo il 24 marzo a far salpare 30 navi verso Palermo, sotto scorta britannica; pare tuttavia che alcune altre navi venissero bloccate dai francesi alle bocche del porto e che il loro carico fosse dichiarato in seguito buona presa⁶⁶.

Da parte loro i negozianti labronici cercarono di intervenire presso le differenti autorità francesi per ottenere quante più agevolazioni possibili. Un rapporto presentato alla Deputazione di Commercio da uno dei quattro deputati inviati a Firenze riconosceva che

Merita lode, e gratitudine per la parte nostra il contegno parziale e giusto del Cittadino Reinhard il quale francamente si dichiarò voler essere l'avvocato della nostra causa e disposto ad esaminare con tutti quei mezzi che fossero nel suo potere il ripristinamento del nostro commercio [...].

Nel corso del medesimo incontro, il commissario civile presso l'Armata d'Italia,

⁶² MANGIO, 1974: 148.

⁶³ MANGIO, 1974: 166-169; SONNINO, 1937b: 129; Lucca era stata occupata già ai primi di gennaio del 1799: SONNINO, 1938: 17.

⁶⁴ CANDELORO, 1978: I, 237, 271-273; SONNINO, 1938: 18.

⁶⁵ Cfr. PASSERIN, 1951: 553-554. Sugli scritti del Sismondi a proposito degli eventi del 1799 in Toscana, cfr. anche CIANO, 1967-69; la memoria di Sismondi è integralmente riprodotta in TURI, 1969: appendice V.

⁶⁶ SONNINO, 1937b: 130. La notizia che diversi bastimenti inglesi fossero confiscati è ripresa dallo ZOBBI, 1850-52: vol. III, 474, ma viene smentita da MANGIO, 1974: 254.

Laumond

lasciando da parte qualunque diplomatica reticenza ci disse che essendo pressanti i bisogni dell'Armata sarebbe urgente che la Deputazione del Commercio si occupasse immediatamente di formare un prospetto delle quantità e del valore delle mercanzie, effetti e crediti in stato di confisca e di quelli provvisoriamente sequestrati all'oggetto di fare alla Commissione Civile delle proposizioni per una transazione il di cui prezzo per il più o il meno potrebbe regolarsi dopo ricevute le istruzioni da Parigi, osservando all'istesso tempo con ingenuità veramente repubblicana che se si dava tempo alla Commissione di verificare quello che esisteva, essa prenderebbe naturalmente il tutto⁶⁷.

Il 20 aprile di conseguenza la Deputazione deliberava di offrire al Laumond la somma di un milione di lire fiorentine. Entro fine mese la Deputazione formava una lista in cui la generalità dei negozianti e mercanti di Livorno veniva suddivisa in cinque classi di imposizione, variabile da 600 a 7.500 lire, al fine di raccogliere i fondi per concorrere al riscatto delle merci⁶⁸. L'accordo per il riacquisto fu effettivamente ratificato il 12 floreale anno VII (1 maggio 1799)⁶⁹.

E' noto che i Francesi furono alieni dal voler democraticizzare le istituzioni toscane, e ancor più dall'instaurarvi una repubblica, come invece avvenne in altri territori italiani occupati dalle loro armate. L'occupazione del Granducato era motivata da ragioni strategiche ed economiche, e il territorio poteva tutt'al più servire come oggetto di scambio in una futura conferenza di pace. Tuttavia, se in un primo tempo erano stati riconfermati al loro posto gli amministratori granducali, ben presto si manifestò la volontà di introdurre alcune istituzioni mutate dal modello francese. Una cura particolare, più marcata che nel 1796, fu messa anche sul piano simbolico (erezione di alberi della Libertà, distruzione delle antiche insegne sovrane e di certi monumenti) e propagandistico (stampa, discorsi, manifesti)⁷⁰. Il 19 aprile veniva installata a Livorno la nuova municipalità, composta da 15 cittadini nominati da Miollis, di fatto docile strumento nelle mani del generale occupante. Tra i 25 membri che si avvicenderanno a questa istituzione nei suoi pochi mesi di vita, la presenza dei negozianti appare insignificante⁷¹, mentre di qualche maggior

⁶⁷ I due brani sono tratti da A.C.C.L., *Deliberazioni*, reg. 1, rapporto di Gio. Samadet nella seduta del 10 aprile 1799.

⁶⁸ A.C.C.L., *Deliberazioni*, reg. 1, sedute del 20, 27 e 29 aprile 1799.

⁶⁹ A.C.C.L., *Deliberazioni*, reg. 1, sedute del 1 maggio 1799. In seguito pare che i negozianti detentori delle merci sotto sequestro fossero tassati dalla Deputazione in ragione di 80 franchi per ogni 200 pezze di valore, cioè con un contributo del 7% sul valore delle merci.

⁷⁰ Cfr. SONNINO, 1938: 20-26; MICHEL, 1930. Sulla mancata democratizzazione della Toscana cfr. TOGNARINI, 1985b: 21-22; MANGIO, 1974: 146-147.

⁷¹ Sulla municipalità si veda MICHEL, 1930: 18; SONNINO, 1937b: 132; l'elenco dei membri in MANGIO, 1974: 177-178: in un confronto nominativo con l'elenco dei negozianti e mercanti

respiro appare l'azione di mediazione tra gli interessi della città ed i bisogni degli occupanti svolta della Deputazione del Commercio.

Le sconfitte subite nel Nord Italia ad opera dell'esercito austro-russo e la violenta avanzata degli aretini insorti al grido di *Viva Maria* costrinsero i Francesi ad abbandonare la Toscana già nel luglio 1799. Livorno fu sgombrata il 16, dopo la ratifica di una capitolazione tra i Francesi ed il progovernatore di Livorno La Villette, affiancato dai rappresentanti della locale Deputazione del Commercio⁷². Nel settembre fu ancora quest'ultima a deliberare di piazzare tre navi armate a protezione delle imbarcazioni che entravano e uscivano dal porto di Livorno, infestato da corsari francesi⁷³.

Se fino al 1798 il bilancio del Granducato era stato in attivo o almeno in pari, le spese straordinarie provocate dalle ripetute occupazioni militari e dall'organizzazione, nel 1798, di corpi di volontari per la difesa territoriale obbligarono a ricorrere ad una serie di prestiti più o meno forzati ed a nuove imposte, iniziando a pregiudicare il credito dello Stato, al punto che qualche anno più tardi il nuovo sovrano, Ludovico I, sarebbe stato costretto a ricorrere a prestiti fuori piazza a condizioni onerose, incapace di ottenere fondi sufficienti in Toscana⁷⁴.

Nell'ottobre 1800, prendendo a pretesto delle scorrerie compiute dalle milizie toscane nel bolognese e nel modenese - territori sotto il controllo della Repubblica - i Francesi invasero nuovamente la Toscana; questa volta non se ne sarebbero andati per diversi anni. La Reggenza si diede alla fuga, affidando i poteri ad un quadrunvirato⁷⁵. Nel frattempo, sconfitta l'Austria, Bonaparte pretese Parma e Piacenza. Poiché tuttavia il duca di Parma era strettamente imparentato coi Borboni spagnoli, il risarcimento per lo spodestamento da Parma fu trovato nella Toscana (Trattato preliminare di Sant'Ildefonso tra Spagna e Francia, 1 ottobre 1800). Con la pace di Lunéville (9 febbraio 1801)

soggetti a imposizione per il riscatto delle merci nel 1799 stesso, solo Errera, Antonio Finetti, Kleiber e Pietro Strambi figurano tra i tassati, anche se non si può escludere, nei casi in cui è noto solo il cognome, che si tratti di semplici omonimie. Sull'operato delle undici municipalità istituite in Toscana ed in generale sulla politica estera francese nel Granducato del 1799, cfr. TURI, 1969: 139-162.

⁷² MICHEL, 1930: 27; ZOBİ, 1850-52: III, 360. Sul *Viva Maria* lo studio più esaustivo è quello di TURI, 1969.

⁷³ GUARNIERI, 1931: 163.

⁷⁴ MARMOTTAN, 1896: 40, 86; ZOBİ, 1850-52: III, 258-260.

⁷⁵ Composto da Pierallini, Cercignani, Lessi e Piombanti; la Reggenza era stata istituita il 19 giugno precedente: cfr. GUARNIERI, 1968: 25. Tale quadrunvirato sarà richiamato al potere da Murat nel marzo 1801, a sostituzione di un triunvirato più "rivoluzionario" - ma in realtà composto da uomini estremamente moderati - sancendo così il ritorno ad una linea più conservatrice al momento dell'arrivo di Ludovico I: cfr. DREI, 1935: 29-43; MANGIO, 1974: 272-280.

l'Austria accettava la perdita del Granducato, finora considerato suo feudo imperiale. Infine ad Aranjuez, il 21 marzo 1801, Godoy e Luciano Bonaparte stabilirono la creazione del Regno d'Etruria, affidato a Ludovico, figlio del duca di Parma Ferdinando I e marito di Maria Luisa, figlia dei sovrani di Spagna⁷⁶. Nel viaggio tra Madrid e Firenze, la giovane coppia reale fu "invitata" a Parigi da Bonaparte, a far atto di deferenza verso colui al quale dovevano il trono. Lo sfarzo con cui i due neo-sovrani furono accolti nel giugno 1801 nella capitale francese, dove meno di dieci anni prima due altri Borboni erano stati ghigliottinati sulla pubblica piazza, fu un importante indicatore, per le corti europee, dei mutamenti che andavano maturando all'interno del Consolato. Si trattava del resto della prima e unica monarchia creata da Napoleone durante il Consolato⁷⁷.

Livorno era stata nuovamente occupata dai Francesi il 17 ottobre 1800. Questa volta gli Inglesi non riuscirono a far salpare a tempo la maggior parte delle navi caricate, che furono dunque sequestrate come proprietà nemica⁷⁸. Le istruzioni inviate da Parigi a Belleville erano eloquenti:

Le premier Consul vous recommande de faire rentrer le plus d'argent possible dans la caisse de l'armée, en usant envers les Anglais de la plus grande sévérité⁷⁹.

Nel febbraio 1801, le merci sequestrate furono riacquistate dalla Deputazione del Commercio per 316.000 lire toscane⁸⁰. Ovunque in Toscana si verificarono abusi di vario genere ad opera dei militari: nei primi giorni seguiti all'occupazione, il Comandante militare Dupont estorse ad esempio alla Deputazione del Commercio, che di fatto governava la città labronica, due milioni di lire toscane intascandone quasi la metà a titolo personale. Quando in seguito la Cisalpina fissò a due milioni il contributo della città di Livorno per il

⁷⁶ CANDELORO, 1978: I, 290-291; PESENDORFER, 1986: 269-275. Lo Stato dei Presidi passò sotto la sovranità del nuovo regno in base alla pace di Firenze tra il sovrano di Napoli e la Francia (28 marzo 1801). Cfr. anche COPPINI, 1993: 3-5.

⁷⁷ Cfr. MARMOTTAN, 1900: VIII. Sul viaggio dei sovrani a Parigi, PESENDORFER, 1986: 278-279; DREI, 1935: 29-43; MARMOTTAN, 1896: 63-69. Peraltro Bonaparte si era rifiutato di ospitare personalmente i due sovrani; l'ambasciatore spagnolo richiese allora al finanziere Ouvrard di provvedere; questi non si fece pregare, giacché era un'ottima occasione per curare le proprie relazioni con la corte spagnola, che gli doveva 4 milioni di piastre (cioè circa 20 milioni di franchi), e preludio alla grande operazione, miseramente fallita, dei *Négociants réunis* nel 1804-05: cfr. WOLFF, 1992: 87-94.

⁷⁸ PESENDORFER, 1986: 266-267; GUARNIERI, 1931: 165.

⁷⁹ Talleyrand a Belleville, 21 febbraio 1801, istruzioni riprodotte in MARMOTTAN, 1900: 4-5. Redon de Belleville era stato console francese a Livorno fino al settembre 1797, quando fu sostituito da Kercy. Nel dicembre 1800 tornò a Livorno in qualità di commissario generale francese delle relazioni commerciali nei porti d'Italia e incaricato degli interessi della Repubblica Francese in Toscana: cfr. MANGIO, 1974: 149, 256.

⁸⁰ MARMOTTAN, 1896: 262-268. La somma fu raccolta e versata dal negoziante Coen Bacri.

mantenimento delle truppe, si dovette sborsare un altro milione⁸¹.

Il soldo da versare alle truppe d'occupazione fu un argomento centrale nel carteggio diplomatico tra Firenze e Parigi per tutta la durata del Regno d'Etruria. In effetti, originariamente, queste avrebbero dovuto ritirarsi una volta che Ludovico avesse preso saldamente in mano la situazione. Tuttavia diverse circostanze internazionali e la praticità di mantenere nell'Italia centrale qualche migliaio di soldati nutriti e armati a spese altrui indussero Napoleone ad eludere sistematicamente le reiterate domande avanzate da diverse autorità etrusche di riduzione del contingente francese - e con esso delle contribuzioni da versare. Anche dopo che il Regno d'Etruria ebbe organizzato una propria milizia a difesa del territorio, la situazione non mutò quindi radicalmente. Nei primi mesi del 1802 si era ottenuta la partenza dei circa 2.000 soldati polacchi stanziati tra Pisa e Livorno e la riduzione del soldo da 400.000 a 300.000 franchi mensili, e qualche mese dopo a 180.000 franchi, da versarsi in anticipo, di decade in decade⁸². Ciò obbligò il governo a contrarre prestiti a condizioni estremamente onerose con quei finanziari che fossero in grado di anticipare le somme necessarie. Fu in particolare un banchiere di origine lioneese stabilitosi a Genova, Gabriele Eynard, a fornire a diverse riprese e con suo notevole personale profitto le somme necessarie alla corte⁸³. Solo nel maggio 1805, di fronte ad un bilancio fallimentare delle finanze pubbliche etrusche, Fossombroni riuscì ad ottenere una ulteriore riduzione dei contributi mensili a 60.000 lire toscane⁸⁴. Tra il maggio 1806 e l'aprile 1807, un accordo tra Francia e Spagna sostituì alle truppe francesi stanziati a Livorno un contingente spagnolo⁸⁵. Accanto alla cattiva e corrotta gestione dei fondi pub-

⁸¹ SONNINO, 1938: 29-33. Sulle varie estorsioni operate a Livorno dai Francesi in questo periodo, cfr. MARMOTTAN, 1896: 260-261; MANGIO, 1974: 256-264.

⁸² Cfr. MARMOTTAN, 1896: 105; DREI, 1935: 67-77.

⁸³ MARMOTTAN, 1896: 86, 166-167, 356-357. Secondo PRIOLO, 1967: 18, la società genovese che nel 1802 fornì alla corte etrusca 800.000 lire - potrebbe trattarsi di Eynard, o del banco Baldini e Pallavicino (COPPINI, 1993: 60) - ricavò il 37% di profitto. Gabriele Eynard figura a Livorno nel 1807 tra i negozianti tassati per il riscatto delle merci sequestrate. Tuttavia la Camera di Commercio, constatando che Eynard non aveva una casa commerciale aperta a Livorno e che la sua qualifica era quella di appaltatore, lo esonerò in un secondo tempo dalla contribuzione: cfr. A.C.C.L., Deliberazioni, t. III, sedute del 30 gennaio e 21 febbraio 1808.

⁸⁴ Cfr. PESENDORFER, 1986: 293-295, 325-326, 329-333.

⁸⁵ MARMOTTAN, 1896: 163-165. Il corpo spagnolo fu poi inviato ad Amburgo nell'aprile 1807, dove si congiunse alle truppe inviate dalla Spagna: *ibidem*, 198-199, e MARMOTTAN, 1900: 70. Sulla permanenza del corpo spagnolo nella città anseatica cfr. HOLZMANN, 1907. Generale in capo delle truppe spagnole nella Germania Settentrionale era il Marchese de la Romana (1761-1811). Portatosi nella primavera del 1808 nello Holstein per sostenere con Bernadotte la Danimarca nella guerra da questa ingaggiata contro la Svezia, l'11 agosto La Romana ed i suoi 6.000 uomini, che pure avevano giurato fedeltà al nuovo sovrano Giuseppe Bonaparte, si imbarcarono sulla flotta inglese per unirsi in Spagna alla lotta contro Napoleone.

blici, spesso sottolineata dai contemporanei e dalla storiografia, è indubbio che gli impegni contratti verso la Francia contribuirono massicciamente al dissesto finanziario del Regno d'Etruria. Tutti i diplomatici francesi che si avvicendarono a Firenze non poterono che constatare quanto le contribuzioni di guerra rovinassero il paese. Il debito pubblico nel 1802 ammontava già a 60 milioni di lire toscane, e continuò ad accrescersi negli anni successivi, nonostante la vendita di diversi beni demaniali⁸⁶; ben presto raggiungerà i 140 milioni. In soli sei anni la voce interessi nel bilancio era quadruplicata; nel 1804, essa ammontava a 4 milioni di lire toscane⁸⁷.

Il regno di Ludovico fu breve, giacché il sovrano morì il 23 maggio 1803, appena trentenne; l'unico suo provvedimento di una certa importanza o autonomia rispetto alle rigide direttive francesi e spagnole era stata l'abolizione delle leggi ecclesiastiche leopoldine⁸⁸. La Reggenza venne affidata alla moglie ventenne Maria Luisa, in nome del figlio Carlo Ludovico, che non aveva ancora quattro anni. Questo periodo fu contraddistinto da un crescente dissesto delle finanze pubbliche, da una corruzione dilagante⁸⁹ e da numerosi intrighi di corte. Nel 1804 la regina ordinò una inchiesta sulla situazione finanziaria dello Stato, in seguito alla quale fu nominata una Deputazione delle Finanze che propose rimedi draconiani e riuscì a far allontanare il direttore dei conti della Regia Depositeria, Francesco Ignazio Cambray-Digny, che dall'epoca della sua nomina, nel 1801, non aveva presentato alcun rendiconto del suo operato⁹⁰. Per pressioni diverse, tuttavia, la Deputazione fu liquidata nell'ottobre 1805⁹¹.

Su questa clamorosa fuga, cfr. anche LYNDER, 1964: cap. 3.

⁸⁶ MARMOTTAN, 1896: 87-89, 150-151. Per diverse testimonianze da parte degli stessi francesi della disastrosa situazione toscana, cfr. *ibidem*: 112-113, 124-125 (Clarke), 260-261 (Belleville), 309-312 (Clarke), e MARMOTTAN, 1900: 8-9 (Belleville), 22-24 e 30-31 (Clarke).

⁸⁷ VIANELLO, 1940: 122: la cifra degli interessi è riferita alla previsione del bilancio per il 1804, per quella del debito pubblico non è specificata la data, ma il manoscritto da cui sono tratti i dati è della seconda metà del 1805 (cfr. oltre, nota 96). Gli ambasciatori toscani valutavano il debito pubblico a tale data a 130 milioni: DAL PANE, 1965: 219. Sul dibattito relativo ai problemi finanziari del Regno d'Etruria, cfr. COPPINI, 1993: 19-38.

⁸⁸ Con editto del 15 aprile 1802, cfr. PESENDORFER, 1986: 300. Provvedimento tanto più notevole dal momento che andava in senso diametralmente opposto alla linea del Primo Console, che promulgava in quel torno di tempo delle leggi ecclesiastiche che limitavano drasticamente le prerogative della Chiesa. Cfr. anche COPPINI, 1993: 39-49.

⁸⁹ Clarke segnalava ad esempio il 18 marzo 1803 a Talleyrand che praticamente tutti gli impieghi statali erano venduti a peso d'oro e che almeno 400 posti inutili erano stati creati, e insinuava che i proventi fossero incassati dal favorito del conte Salvatico e dal conte stesso, che fu potentissimo presso la regina fino al suo allontanamento, nel dicembre 1804, imposto dalla corte di Spagna. La missiva è riprodotta in MARMOTTAN, 1900: 35-36; cfr. anche DAL PANE, 1965: 222. Su Salvatico cfr. MARMOTTAN, 1896: 107-108, 142, 338-340; DREI, 1935, *passim*; COPPINI, 1993: 52-53, 67-68.

⁹⁰ COPPINI, 1983: 49n., 59; COPPINI, 1993: 59-64, 67-70.

⁹¹ Molti dettagli sugli intrighi ed i giochi diplomatici nella Firenze di questi anni in DREI,

D'altro canto, sebbene in materia interna i sovrani d'Etruria godessero di un certo margine di autonomia rispetto a Napoleone, questi manteneva comunque il controllo militare sulla regione, e l'interferenza dei rappresentanti diplomatici francesi a Firenze giunse fino al punto di poter avversare o sollecitare le nomine ai posti amministrativi più importanti⁹².

Si può comunque osservare che gli impellenti bisogni finanziari dello Stato creavano ottime opportunità di profitto per i detentori di capitali, sia per i prestati contratti dall'erario a tassi di interesse estremamente elevati, sia per le svendite di beni demaniali a prezzi assai vantaggiosi o gli appalti di imposte e frontiture⁹³. Fino al 1804, la Regia Depositeria aveva contratto prestiti settimanali anche al 100-200% di interesse annuo, mentre la casa labronica dei fratelli Dupouy fornì 3.750.000 lire al 34% d'interesse, ottenendo a garanzia l'ipoteca sui maggiori fondi demaniali e diverse rendite statali⁹⁴. L'assoluta necessità del governo di trovare denaro con celerità ad ogni piè sospinto imponeva inoltre particolari riguardi nei confronti dei detentori livornesi di capitale. Così vista l'impossibilità di pagare gli interessi, un motuproprio dell'agosto 1802 ne sospendeva il pagamento per tutti i debiti contratti *fino al 1801*, in modo che risultasse escluso il prestito fornito tramite la Camera di commercio di Livorno nei primi mesi del 1802. Al contempo si eccettuavano dalla sospensione del pagamento degli interessi anche i creditori livornesi per la tenuta di Suese, che non aveva trovato compratori e che pertanto era stata affidata ai banchieri Webbe e Holmes, affinché questi raccogliessero un prestito garantito sulla tenuta stessa⁹⁵. Finanziari come Eynard fecero affari d'oro

1935; sulla Deputazione in particolare *ibidem*, 139-167, DAL PANE, 1965: 227-231, COPPINI, 1983: 53 n., 59-63 e, specie sulla figura di Neri Corsini, suo membro, MORONI, 1988.

⁹² Cfr. la missiva di d'Aubusson La Feuillade, ministro della Legazione francese, alla regina, 26 novembre 1806, riportata in DREI, 1935: 248-249. Il Ministro degli Esteri francese, Talleyrand, gli sconsigliava peraltro di assumersi la responsabilità diretta di nomine e revocche, suggerendogli di limitarsi piuttosto ad una pressione costante sul governo toscano affinché questo riconoscesse la necessità di dotarsi di una amministrazione in grado di mantenere la necessaria unità d'interessi tra la Francia ed il Regno d'Etruria: cfr. le istruzioni a d'Aubusson La Feuillade del 12 gennaio 1807, riportate in MARMOTTAN, 1900: 63-64.

⁹³ I nomi di alcuni dei prestatori livornesi sono ricordati in COPPINI, 1986b: 92. Su alcune delle speculazioni cui le svendite dei beni demaniali diedero luogo a Livorno, cfr. PRIOLO, 1967: 19-26; tra gli acquirenti si distinguono in particolare diversi negozianti ebrei - De Montel, Recanati, Ambron - ed il futuro *maire* di Livorno, Luigi Coppi (che rimpiazzerà Sproni, ceduto nell'aprile 1812).

⁹⁴ COPPINI, 1983: 63, COPPINI, 1993: 57-58, 61 e DAL PANE, 1965: 225, 229-230. La Deputazione economale ridusse l'interesse del prestito dei Dupouy al 14,33%, svincolò alcune rendite ad esso legate, e stornò la parte del prestito in luoghi di Monte, accettati dalla Depositeria al valore nominale, ma in realtà pesantemente svalutati. Cfr. il bilancio della Deputazione, presentato da Fossombroni, in ZOBBI, 1850-52: III, appendice, 296-303.

⁹⁵ COPPINI, 1983: 57, COPPINI, 1993: 30, 37.

ottenendo per cifre modeste l'appalto sui tabacchi: pare che quello stipulato nel luglio 1803 per 525.000 lire gli avesse fruttato 175.000 lire di profitto⁹⁶. Livron e Hamelin, appaltatori alle sussistenze per l'armata francese fin dal 1801, unirono questa lucrosa attività a prestiti e speculazioni sui beni demaniali⁹⁷.

D'altro lato i traffici di Livorno con la Gran Bretagna non erano seriamente ostacolati. La regina sembrava perseguire in effetti a questo proposito una politica sempre più contraria alla volontà di Napoleone, malgrado le reiterate assicurazioni in senso contrario. Così, se su insistenza francese erano stati adottati il 4 aprile 1806 dei provvedimenti contro il commercio e la navigazione inglese in cambio della cessazione del sussidio mensile pagato dalla Toscana alla Francia, già l'11 settembre si otteneva dal segretario della Legazione francese, Artaud, una nota ufficiale in base alla quale si ammetteva l'introduzione di derrate di prima necessità, materie prime per l'industria e altri oggetti di sussistenza, anche se di origine inglese⁹⁸: per tutta la durata del Regno d'Etruria i traffici portuali non furono di fatto seriamente minacciati se non nel 1804, quando Livorno fu colpita da un'epidemia di febbre gialla, che mieté circa 1.500 dei suoi 50.000 abitanti⁹⁹.

Fu essenzialmente la mancata esecuzione del blocco, più ancora della facilità con cui la regina sembrava lasciarsi influenzare dalla curia romana e da elementi anti-francesi e reazionari presenti a corte, a determinare Napoleone a modificare l'assetto istituzionale della Toscana¹⁰⁰. Già nell'agosto 1806 l'Imperatore minacciava che "si la reine d'Etrurie continue à donner protection au commerce anglais, je finirai par lui déclarer la guerre"¹⁰¹. A inizi settembre

⁹⁶ Cfr. VIANELLO: 1940: 117 (l'autore si basa su un manoscritto di un anonimo funzionario toscano inviato al Custodi, segretario generale delle Finanze a Milano, nella seconda metà del 1805; Vianello legge Gio. Gabriele Cynard, ma si tratta di Eynard). Cfr. anche DREI, 1935: 169-181; MARMOTTAN, 1896: 126; COPPINI, 1993: 56-57.

⁹⁷ BORTOLOTTI, 1970: 41; PRIOLO, 1967: 25. Hamelin era già stato appaltatore a Trieste (QUARANTOTTI, 1954: 54, 59). Sulle speculazioni sugli appalti, le forniture ed i beni demaniali di questi anni cfr. anche MORONI, 1988: 233-237, 240-244.

⁹⁸ Per la sospensione dei sussidi cfr. *Correspondance de Napoléon 1er*, 1859-1869: vol. XII, n° 9.924, p. 129, Napoleone a Talleyrand, 4 marzo 1806: "La Toscane ne payera plus de subsides, quand le port de Livourne sera fermé aux bâtiments anglais". Numerosi documenti sulla proibizione dei manufatti e delle merci inglesi sono riprodotti in GUARNIERI, 1968: 70-90, ma l'autore confonde a più riprese 1806 e 1807, compromettendo l'intelligibilità dei testi. Cfr. anche MARMOTTAN, 1896: 166-167, e DAL PANE, 1971-73: vol. II, 15-16. Artaud era stato nominato primo segretario della Legazione francese in Toscana, in sostituzione di Siméon, con decreto del 6 giugno 1805. Aveva prima ricoperto la medesima funzione e Roma: il decreto di nomina è riprodotto in MARMOTTAN, 1900: 75.

⁹⁹ GUARNIERI, 1968: 28-30.

¹⁰⁰ MARMOTTAN, 1896: 231. L'inettitudine e la debolezza di Maria Luisa erano sottolineate forse con eccessiva malevolenza dal ministro francese d'Aubusson, che secondava le mire di Elisa Baciocchi ad allargare il suo dominio da Lucca a tutta la Toscana: *ibidem*, 203-211.

¹⁰¹ *Correspondance de Napoléon 1er*, 1859-1869: vol. XIII, n° 10.645, p. 72, Napoleone a Tal-

1807 Livorno era stata nuovamente occupata da Miollis, al comando di 2.000 soldati: fu fatta interdizione a tutte le navi di uscire dal porto senza autorizzazione, e imposto un nuovo sequestro delle merci inglesi o presunte tali, nonché una contribuzione di 60.000 lire al mese per le truppe; si eseguirono inoltre perquisizioni a tappeto presso i magazzini e le case private dei negozianti¹⁰².

A fine ottobre 1807, il trattato segreto di Fontainebleau tra Spagna e Francia spodestava Maria Luisa e le affidava in compenso la Lusitania Settentrionale, regno che avrebbe dovuto sorgere dalla spartizione del Portogallo. Napoleone poteva liberamente disporre delle sorti della Toscana. Benché vi fosse chi credesse ad un prossimo ingrandimento del Regno d'Italia e chi non escludesse un passaggio di sovranità a Elisa Baciocchi, in realtà le istruzioni di Napoleone sembrano tutte puntare verso l'annessione pura e semplice all'Impero, anche se questa sarà sancita appena nel maggio 1808 (senatoconsulto del 24, e decreto del 30). Il 10 dicembre, truppe francesi erano entrate a Firenze, ed il giorno stesso Maria Luisa abbandonava la città. Due giorni dopo, D'Aubusson ed il generale Reille riceverono il giuramento di fedeltà a Napoleone da parte dei funzionari e delle truppe toscane. Il consigliere di Stato Dauchy, giunto a Firenze ai primi di gennaio 1808, fu incaricato dell'amministrazione provvisoria della Toscana. Il 12 maggio gli vennero affiancati, a costituire la Giunta straordinaria di Toscana, i *maitres de requêtes* Joseph Marie De Gérando, Chaban e Janet, presidente il generale Menou e segretario il giovane Cesare Balbo. Compito della Giunta era organizzare il trapasso alle istituzioni ed alle leggi francesi, previsto per il 1 gennaio 1809¹⁰³.

La Toscana fu divisa amministrativamente in tre dipartimenti (Arno, Ombrone e Mediterraneo), strutturati conformemente al resto dell'Impero. Livorno era capoluogo del Dipartimento del Mediterraneo, che contava 318.725 abitanti. Il 25 febbraio 1808 ne fu nominato prefetto Capelle, che venne sostituito poi nel febbraio 1811 da de Goyon. Se i prefetti erano francesi, a livello inferiore (sottoprefetture e comuni) il personale toscano era in netta prevalenza¹⁰⁴. Il dipartimento era suddiviso nei tre circondari (*arrondissements*) di Livorno, Pisa e Volterra, cui ne sarà aggiunto nel 1811 una quarta, quella dell'Elba¹⁰⁵. Il circondario di Livorno era ulteriormente suddiviso in 9 cantoni

leyrand, 14 agosto 1806.

¹⁰² MARMOTTAN, 1896: 234-237; cfr. oltre, cap. 8.1.

¹⁰³ Sul trapasso dall'amministrazione leopoldina, poco modificata dai successori, a quella imperiale, si veda PANSINI, 1985. Il generale Menou aveva già preparato il trapasso del Piemonte all'Impero; Chaban finirà poi nell'analoga commissione istituita a Amburgo al momento dell'annessione: cfr. WOOLF, 1990a: 60, 89.

¹⁰⁴ Cfr. PINAUD, 1985.

¹⁰⁵ L'Elba era stata annessa alla Francia già nel 1802, e venne a far parte del Dipartimento

(unità esistente solo a livello giudiziario, dove corrispondeva all'estensione di competenza del giudice di pace, ed a livello di consiglio elettorale) ed in 17 comuni¹⁰⁶. Con decreto del 3 marzo 1809 risorgeva nominalmente il Granducato di Toscana, affidato a Elisa Bonaparte Baciocchi, principessa di Lucca e Piombino. Di fatto però i tre dipartimenti toscani restarono soggetti alla centralizzazione parigina, e la Granduchessa poté tutt'al più esercitare opera di pressione sul fratello, ma non certo svolgere un'attività politica autonoma. L'esperienza dei territori affidati ad altri membri della famiglia doveva ormai scongiurare a Napoleone, nel 1809, di accordare ad Elisa poteri effettivi.

4.3 Bordeaux

Gli avvenimenti politici bordolesi del decennio Novanta del Settecento sono estremamente intricati - almeno tanto quanto quelli nazionali, di cui sono in parte il riflesso - e non è possibile in questa sede ripercorrerli analiticamente. Nel complesso è forse più opportuno limitarsi a sottolineare, senza pretese di esaustività, alcuni aspetti che emersero o si rafforzarono in questi anni e che maggiormente concernono il mondo del negozio.

In primo luogo, l'indiscutibile avanzata borghese: benché non sia oggi più possibile leggere la Rivoluzione francese in chiave di rigide categorie di classe, e per quanto ci si sia sforzati di illustrare, nelle pagine dedicate alla configurazione istituzionale di Bordeaux durante l'*ancien régime*, come esistesse di fatto una notevole convergenza di interessi tra la nobiltà parlamentare ed il mondo del negozio bordolese, è peraltro indubbio che le nuove istituzioni offrirono agli esponenti più ricchi della borghesia l'opportunità di una partecipazione politica attiva fino ad allora impensabile. Partecipazione personale a livello locale, con il massiccio ingresso di giuristi e negozianti nella amministrazione municipale e dipartimentale, ma anche identificazione profonda con i propri deputati inviati a Parigi. Nonostante infatti i numerosi dibattiti teorici per risolvere il problema di come fondare una rappresentanza della nazione una e indivisibile mediante dei deputati eletti a livello dipartimentale che idealmente avrebbero dovuto essere espressione della sovranità popolare (e non

del Mediterraneo dal 1809; solo nel 1811, tuttavia, dopo reiterate richieste del prefetto, all'Elba fu insediato un sottoprefetto, allo scopo di poter meglio sorvegliare il contrabbando: "Depuis longtemps je sollicite la nomination d'un sous-préfet, et ce ne sera que lorsque ce fonctionnaire sera installé que j'aurai l'espoir d'obtenir des rapports exacts sur les tentatives que les fraudeurs font, dont la Douane a connaissance, mais qu'elle n'a pas la possibilité d'empêcher dans l'Etat actuel des choses", A.N.P., F¹²1944, Prefetto a Ministro degli Interni, Livorno, 12 luglio 1812. Il prefetto giudicava la sorveglianza delle autorità locali praticamente nulla.

¹⁰⁶ Per l'elencazione dei comuni cfr. GUARNIERI, 1962: cap. 34.

ricevere dunque un mandato imperativo), concretamente le modalità stesse dell'elezione contribuivano a legare strettamente i deputati al dipartimento che li aveva eletti. Il Parlamento era sì stato spazzato via dalla ventata rivoluzionaria, ma la fiaccola della difesa degli interessi locali contro le tendenze centralizzatrici e le priorità politiche parigine era stata raccolta, e anzi fu ulteriormente alimentata dal clima di fervore creativo di questi primi anni rivoluzionari¹⁰⁷. Si poteva addirittura sperare che gli interessi locali potessero infine trovare a livello nazionale un riconoscimento ed una forma di espressione istituzionalizzata: progetto, questo, destinato a finire tragicamente con la sconfitta politica e militare dei girondini e del loro presunto federalismo, colpevole di attentare all'unità della nazione, ma che aveva profondamente coinvolto l'*intelligenza* bordolese.

La riunione dei rappresentanti del Terzo Stato costituì la prima occasione in cui negozianti e giuristi - i grandi dominatori della scena politica e istituzionale girondina fino al 1793¹⁰⁸ - poterono prevalere. Il Terzo Stato nella Gironda contò 90 rappresentanti per la città di Bordeaux (emanati dai 240 eletti dalle corporazioni e dagli abitanti della città) e 200 per il resto del siniscalcato; la riduzione del numero di questi ultimi dai 1.200 originariamente prescelti costituì già una prima vittoria degli interessi della città su quelli delle campagne della regione, ulteriormente ribadita dal fatto che per la redazione vera e propria del *cahier de doléance*, Bordeaux e le campagne ebbero ciascuna un uguale numero di deputati. Tra i quattro deputati di Bordeaux, ben tre sono negozianti: Paul Nairac, J.-B. Lafargue e Joseph Gaschet-de-Lisle¹⁰⁹.

Nei suoi contenuti, il *cahier* del Terzo Stato non differisce in maniera sostanziale da quello della nobiltà e del clero. Numerose richieste concernevano il campo commerciale; in particolare si domandava l'abolizione delle compagnie privilegiate, la libera circolazione interna delle merci, una revisione del trattato di Eden del 1786, ma al contempo anche un irrigidimento del sistema dell'Esclusivo e la protezione del re per sviluppare maggiormente il commercio di transito¹¹⁰. Il tentativo di distinguere con nettezza gli interessi di classe borghesi da quelli della nobiltà e del clero non regge dunque per Bordeaux più

¹⁰⁷ Cfr. FORREST, 1975: 18-25, 32, e PARISET, 1968: 376. Gli ultimi anni dell'*ancien régime* erano stati caratterizzati a Bordeaux da un grande fervore nel dibattito politico. Il ritorno in città, nel clima susseguente alla convocazione degli Stati Generali, del Parlamento che si era fatto esiliare nel 1787 a Libourne era stato interpretato come il riconoscimento da parte del sovrano delle esigenze locali, e costituì come tale occasione di generale tripudio; cfr. anche *supra*, cap. 2.4.

¹⁰⁸ FORREST, 1975: 30, 36.

¹⁰⁹ FORREST, 1975: 34.

¹¹⁰ PARISET, 1968: 379-380.

di quello di fare dei negozianti i portatori di un ideale liberista o addirittura liberale. *Fraternité, égalité e liberté* avevano limiti ben definiti per i negozianti di Bordeaux, e si arrestavano davanti al diritto di proprietà e all'interesse commerciale. Tanto per fare un esempio, se il *cahier* del clero aveva richiesto l'abolizione della schiavitù, da parte loro i negozianti e la Camera di Commercio produrranno nel 1790-91 una marea di *pamphlets* contro la minacciata abolizione della tratta¹¹¹.

Analogamente a quanto avveniva in altre parti della Francia, l'assemblea dei 90 rappresentanti della città di Bordeaux, il cui compito avrebbe dovuto terminare con la compilazione del *cahier*, finì per affiancarsi con ruolo attivo alle antiche autorità locali, divenendo di fatto se non di diritto una sorta di amministrazione il cui compito primario fu il mantenimento dell'ordine ed il vettovagliamento della città, dove il pane scarseggiava. La sua attività continuò fino all'installazione delle nuove autorità municipali, elette nel febbraio e marzo 1790 dalla base potenziale di 15.000 cittadini attivi della città di Bordeaux (i votanti furono in realtà molti di meno). I negozianti, affiancati da un nutrito contingente di uomini di legge furono i veri trionfatori delle elezioni: erano 10 dei 20 *officiers municipaux*, 16 dei 42 *notables*¹¹². La causa di questo monopolio di fatto è da ricercarsi in parte nell'assoggettamento culturale ed economico di artigiani, bottegai e piccoli mercanti al grande negozio: consci che era dalla prosperità del commercio internazionale che derivava il benessere economico dell'intera città, poté loro sembrare naturale confidare ai suoi maggiori esponenti gli *arcana* della amministrazione. Tuttavia vi contribuì senz'altro in misura maggiore il sistema elettorale stesso, che escludeva tutti i non contribuenti, e che fissava requisiti censuali di eleggibilità ancora più restrittivi. La partecipazione dei ceti più umili ad estenuanti giornate di dibattito al termine delle quali si votava era inoltre comprensibilmente ridotta, così che gli elettori di secondo grado risultavano in stragrande maggioranza appartenere alle classi più agiate. Nell'assemblea elettorale di secondo grado che prescelse nel 1790 gli amministratori dipartimentali, ad esempio, quasi la metà degli elettori di cui è nota la professione (cioè 81 su 94) erano negozianti. Il predominio del grande negozio si accentuò negli anni seguenti: 40 dei 62 funzionari municipali alle elezioni del 1791 e 11 dei 20 ufficiali municipali del gennaio 1793 erano negozianti¹¹³. Con una amministrazione nelle mani dell'alta borghesia, non può sorprendere che la *Garde bordelaise*, che nel 1789

¹¹¹ FORREST, 1975: 52-54; PARISSET, 1968: 380; BUTEL, 1988b: 122-124.

¹¹² PARISSET, 1968: 381-387; FORREST, 1975: 37-38. Sul contesto politico in Francia: LEFEBVRE, 1987: 156-158. Sulla configurazione delle municipalità: GODECHOT, 1989: 108-112.

¹¹³ FORREST, 1975: 18, 38-40; O'REILLY, 1863: parte II, vol. II, 515.

aveva visto in massa l'entusiastico concorso di volontari, si trasformasse mediante una restrizione dei criteri di reclutamento in un corpo scelto, strumento repressivo dell'amministrazione contro eventuali proteste popolari. Un processo analogo di selezione era avvenuto anche a Parigi, col controllo esercitato da La Fayette sulla *Garde*¹¹⁴.

Nell'agosto 1791 ebbe luogo l'elezione dei deputati della Gironda all'Assemblea legislativa, in larga parte scelti tra i membri della *Société des Amis de la Constitution*, che riuniva l'alta borghesia illuminata di Bordeaux¹¹⁵. Sei di questi deputati furono poi rieletti, nel settembre 1792, alla Convenzione: 3 su 12 erano negozianti. La maggior parte dei deputati girondini finirà ghigliottinata per federalismo durante il Terrore¹¹⁶. La loro fitta corrispondenza con la *Société des Amis*, che le dava estesa pubblicità, diffuse a Bordeaux la convinzione che la Montagna stesse tradendo le libertà acquisite dalla Rivoluzione ed intaccando in particolare il sacrosanto diritto alla proprietà di cui i membri della *Société* erano accaniti difensori. In tale clima di pericolo, la notizia che la Comune di Parigi aveva imposto alla Convenzione l'arresto dei girondini (31 maggio - 2 giugno 1793) indusse il Consiglio Generale del Dipartimento a costituirsi in Commissione popolare, in funzione anti-montagnarda, adottando così di fatto un atteggiamento secessionista. Ma le sezioni bordolesi, nelle quali sulla scia degli eventi parigini e della rovinosa situazione alimentare della città la componente robespierrista si era fatta più forte, non seguirono l'invito alla ribellione a Parigi, né entusiastico fu l'appoggio dei ceti agiati, che non risposero al prestito di 4 milioni richiesto dalla Commissione. Il 2 agosto, dopo neanche due mesi di vita, questa proclamò la propria dissoluzione¹¹⁷. Ciò non risparmiò alla città il pesante intervento repressivo dei commissari inviati dalla Convenzione a epurare il cattivo spirito della città girondina.

¹¹⁴ FORREST, 1975: 40-43. L'autore riporta la significativa testimonianza di un fabbro, che dichiarò candidamente durante il Terrore di non essersi presentato alla *Garde* perché un operaio come lui non sarebbe stato bene accetto. Cfr. anche LEFEBVRE, 1987: 172-173. In generale, si può osservare come i ceti benestanti della città cogliessero a pieno l'importanza del controllo sulla forza armata cittadina; anche la Guardia Urbana livornese, creata per ordine del Senato fiorentino del luglio 1799 all'indomani dell'evacuazione francese allo scopo di conservare Religione, sicurezza pubblica e proprietà privata - cioè per frenare gli eventuali eccessi degli insorti aretini - risultò composta da negozianti, mercanti, fondachi e mezzani: MANGIO, 1974: 232.

¹¹⁵ L'altro maggior club bordolese era costituito dal *Club National*, con reclutamento di ceti più popolari. La sua ispirazione giacobino-montagnarda lo contrappose sempre più alla *Société*, con cui i rapporti erano inizialmente stati di collaborazione. Sotto pretesto di aver fomentato la "rivolta del pane" e predicato il "marattismo", l'8 marzo 1793 il *Club* fu chiuso. Sui due maggiori clubs bordolesi cfr. PARiset, 1968: 389-390, 406 e FORREST, 1975: 62-76.

¹¹⁶ PARiset, 1968: 402-404; FORREST, 1975: 88-89. I negozianti erano Jean Ducos, suo cognato Boyer-Fonfrède e Lacaze, tutti e tre giustiziati a Bordeaux: PARiset, 1968: 427.

¹¹⁷ PARiset, 1968: 407-414.

Fu in questa fase che si interruppe il processo di affermazione borghese, ripreso ben presto dal Direttorio e codificato poi in via autoritaria dal Consolato e dall'Impero. Il sopravvento dei giacobini portò infatti alla persecuzione degli affaristi borghesi, accusati di *négociantisme*, cioè di accaparramento, aggio ed in generale di un'attitudine egoista rispetto al bene generale. Il Terrore a Bordeaux durò dal 23 ottobre 1793 al 31 luglio 1794 - rispettivamente cioè dalla creazione della commissione militare all'arrivo della notizia della caduta di Robespierre - e vide 5.000 arresti, 898 processati, 302 condannati a morte. Qui come altrove, il Terrore fu l'occasione di realizzare sotto il manto patriottico vendette private e rapaci estorsioni alle potenziali vittime, che solo corrompendo potevano sperare di sfuggire alla mala sorte. Non è possibile quantificare, giacché l'accusa di concussione servì ripetutamente a epurare i vari membri della Commissione militare divenuti troppo potenti o semplicemente avversati politicamente. Resta comunque il fatto che se 160 dei 228 nobili processati furono decapitati (70%), i negozianti se la cavarono assai meglio: 12 condanne a morte su 119 processati (10%). A livello pecuniario, invece, furono i negozianti ad essere maggiormente colpiti: furono loro a versare 5,5 milioni sul totale dei 7 milioni di *livres* di ammende sancite dalle condanne processuali (79%). I cinque fratelli Raba furono condannati a mezzo milione di l.t., per reato di "accaparramento, agiottaggio e finanziamento delle forze dipartimentali". Tuttavia si può anche sottolineare che solo il 25% degli aristocratici incarcerati furono processati, mentre per i negozianti il rapporto incarcerati/processati sale al 44%; ad indurre alla celerità era forse la certezza della maggior profittabilità dell'operazione. Duecento negozianti erano stati arrestati nella sola notte tra il 29 e 30 novembre 1793¹¹⁸. Stando alle memorie di Jean Bonnaffé, questi avrebbe evitato per tre volte l'arresto del padre, convincendo con argomenti pecuniari gli agenti venuti a prelevarlo. Molti altri negozianti furono indotti a dimostrare il loro zelo patriottico sovvenzionando i *clubs* giacobini o versando senza recriminazioni le esorbitanti somme richieste dal prestito forzoso dell'anno II, salvo poi protestare vivamente una volta caduto il regime robespierrista¹¹⁹.

¹¹⁸ Per una dettagliata esposizione delle differenti fasi del terrore bordolese e delle condanne, cfr. PARISSET, 1968: 418-433. Per la condanna dei Raba, cfr. Arch.Mun.Bx., fonds Delpit, 181, camicia Raba, condanna a stampa del 9° giorno della 1ª decade del 2° mese dell'anno II (30 ottobre 1793). Il finanziamento delle forze dipartimentali consisteva nell'aver versato sotto minacce le somme richieste dal dipartimento. Il pagamento era previsto al 20% entro 15 giorni, ed il resto a tre mesi.

¹¹⁹ BONNAFFÉ, 1909: 49; BROUILLARD, 1910: 67-102. Dopo i risultati scadenti della contribuzione patriottica del 1789-90 nonostante i diversi mezzi di pressione impiegati, la disperata situazione finanziaria della Francia indusse al ricorso a prestiti forzati, decretati nell'anno II, IV e VII, destinati a colpire i cittadini più agiati o quelli recentemente arricchiti

Con la costituzione dell'anno III ed il ripristino di un sistema elettorale censuario a due livelli, le classi economicamente agiate tornarono al potere sia a livello nazionale che a quello locale. La guerra, la crisi economica e monetaria e l'irrisolto problema degli approvvigionamenti alimentavano però un diffuso scontento ed un clima di costante irrequietezza, che si traduceva talora in scontri aperti. Alle speranze suscitate dalla Rivoluzione, anche a Bordeaux subentrò, dopo dieci anni di costanti epurazioni ed instabilità, un senso di stanchezza che preparò il terreno all'avvento di un regime autoritario quale fu quello consolare e imperiale. Sulla partecipazione del negozio a queste istituzioni dovremo tornare più in dettaglio nel cap. 9, consacrato specificatamente a questa problematica.

4.4 Amburgo dall'occupazione all'annessione

Abbiamo già richiamato come Amburgo fosse stata occupata dall'esercito francese nel novembre 1806. Per quattro anni, le istituzioni della città anseatica rimasero nominalmente uguali al passato. Si è peraltro già osservato come di fatto si giocasse un lungo braccio di ferro tra il Senato cittadino da un lato, Napoleone dall'altro e come le istanze di quest'ultimo fossero necessariamente filtrate attraverso le varie autorità francesi stanziata nella città - comandante militare, console, ministro plenipotenziario, capo delle Dogane e tutti i loro subalterni - ben lungi dall'essere sempre in accordo tra loro, né aliene dal venire incontro alle esigenze locali in cambio di qualche profitto personale. Vedremo nei capitoli seguenti come in tema di rispetto delle normative doganali e commerciali - obiettivo primario dell'occupazione della città - il controllo napoleonico si mostrasse oltremodo inefficiente. Qui importa solo rievocare alcuni aspetti del percorso che portò infine Amburgo ad essere annessa all'Impero francese.

Nel novembre 1807, Napoleone aveva richiesto alle città anseatiche l'adozione del Codice Civile; nell'esprimere la propria "gratitudine" per il suggerimento, il Senato di Amburgo si riservava peraltro di far studiare ad una apposita commissione le necessarie modifiche: era una chiara manovra dilatoria, giacché tre anni dopo, al momento dell'annessione, non era stato fatto alcun passo positivo per l'adozione della legislazione francese¹²⁰. L'atteggia-

dalle speculazioni. Quello dell'anno II, inteso anche a legare i ricchi alla Rivoluzione, mirava a raccogliere a livello nazionale un miliardo. Esso prevedeva per i redditi elevati che il contribuente dovesse versare tutto il reddito annuale, tranne una somma di 4.500 l.t.. I ruoli indicano a Bordeaux 70 contribuenti con quote superiori a 20.000 franchi su un totale di 3.061 contribuenti.

¹²⁰ Cfr. A.M.A.E.P., Corr. Pol., série Hambourg, t. 119, n° 443, dove Bourienne accusa rice-

mento dell'*élite* amburghese non differisce molto da quello di numerosi altri Stati, dove la convinzione napoleonica della superiorità assoluta del Codice non era particolarmente condivisa¹²¹.

Nel 1808, Meclemburgo e Oldenburg aderivano alla Confederazione del Reno. Di fronte alle crescenti pressioni francesi - finanziarie in primo luogo, ma anche in materia di controllo della posta, della legislazione, della circolazione delle merci - alcuni politici anseatici tra cui spicca il senatore Smidt di Brema si chiesero se un eventuale ingresso delle città anseatiche nella Confederazione non avrebbe effettivamente migliorato la situazione, costituendo tra l'altro una migliore tutela contro gli arbitri del generale d'occupazione di turno. Ai più sembrò tuttavia preferibile non rinunciare volontariamente alla tradizionale rivendicazione di indipendenza e neutralità, e continuare piuttosto a cercare di stornare volta per volta le minacce derivanti dalle pressioni francesi, sia presso le autorità locali, sia con opportune memorie presentate a Parigi dal residente anseatico Abel. Una nota avanzata da quest'ultimo nel 1809 ribadiva ancora una volta l'utilità per la Francia stessa dell'indipendenza anseatica. Champagny, che inoltrò la memoria, trovò Napoleone sostanzialmente d'accordo, ma sottolineò che

en conservant leur existence, les villes anséatiques ne peuvent prétendre à un genre d'indépendance qui leur permettra de suivre uniquement l'impulsion de leur intérêt mercantile, de se considérer comme isolées sur le continent, de se faire un système à part et différent de celui de la France. Elles doivent être sous l'influence de la France. Cette influence doit être permanente, régulière et assurée¹²².

E' evidente come nel corso del 1809 sia a Parigi che nelle città anseatiche maturino riflessioni sul destino istituzionale di queste ultime. Un rapporto anonimo, probabilmente di d'Hauterive, sottolineava come qualsiasi negoziazione con le città anseatiche rischiasse di non produrre altro che una ridda di lamenti sul declino economico che sarebbe conseguito da qualsiasi mutamento, e suggeriva di sottoporre alle autorità anseatiche un progetto già articolato¹²³. Nel settembre 1809 il terreno di discussione era stato invece trasportato, per

zione del desiderio espresso da Napoleone e prevede forti resistenze da parte dei senatori giuristi, 16 novembre 1807, e n° 461, Lettera del Senato di Amburgo al Ministro degli Affari Esteri francese Champagny, 11 dicembre 1807.

¹²¹ Sulle resistenze all'introduzione del Codice, cfr. WOOLF, 1990a: 128-130.

¹²² Champagny pensava all'istituzione di un Commissario imperiale che concorresse a tutti gli atti dei governi anseatici: A.M.A.E.P., Corr. Pol., série Hambourg, supplément t.17, n° 74, Champagny a d'Hauterive, Vienna, 12 agosto 1809. D'Hauterive veniva incaricato di sondare informalmente Abel in questo senso. Il rapporto presentato da Abel era la copia di un rapporto inoltrato già due anni prima.

¹²³ A.M.A.E.P., Corr. Pol., série Hambourg, supplément t.17, n° 76-77, Parigi, 21 ottobre 1809. Sull'attribuzione di questa memoria anonima cfr. la nota precedente.

volontà di Napoleone stesso, nelle città anseatiche. Con tipica spregiudicatezza, l'Imperatore aveva scritto a Champagny:

après avoir longtemps réfléchi sur la situation de Hambourg, Lubeck et Brême, il me semble qu'il n'y a rien de plus avantageux pour la France que de laisser ces villes Villes libres impériales. Les donner à l'Hollande, ce serait une chose préjudiciable à leurs intérêts. Il en serait de même de les réunir à la Westphalie. Je serais bien plus maître de ces villes lorsque je les aurai sous mon autorité immédiate.

Je désire donc que M. Reinhard, mon ministre plénipotentiaire à Cassel, se rende à Hambourg et me présente, de concert avec M. Bourienne et sans que cela transpire dans le public, 1^o un projet de constitution; 2^o les moyens d'exécution¹²⁴.

Nella prosecuo di tale lettera, l'Imperatore reclamava il controllo sulla posta, la polizia e le principali autorità della città, che sarebbe stata inoltre privata di una politica estera autonoma, e avrebbe dovuto fornire un contingente militare alla Confederazione del Reno. Di fatto dunque, la missione che fu affidata a Reinhard era quella di indurre le città anseatiche ad abbandonare la loro secolare autonomia ed accettare la "protezione" della Francia. Tra fine ottobre ed i primi di novembre del 1809 si tennero ad Amburgo diversi incontri tra Reinhard, Bourienne ed i rappresentanti dei Senati delle tre città anseatiche. Un progetto di accessione alla Confederazione del Reno, più volte rielaborato e ridiscusso, fu infine inoltrato a Parigi e giunse nelle mani di Napoleone nel gennaio 1810¹²⁵. Ancora un mese prima, davanti ai primi risultati di queste conferenze anseatiche, egli aveva scritto a Champagny:

Quant aux villes anséatiques, ce qu'on me propose me paraît assez raisonnable. Le principe est que je puisse y faire exécuter exactement mes ordres contre les Anglais, en cas de guerre maritime. Faites dresser un traité avec les députés de ces villes, dans le sens de ce qu'a présenté Reinhard¹²⁶.

A non dar seguito ad un progetto giunto ad uno stadio avanzato d'elaborazione contribuì probabilmente la trasformazione del Grande Impero in atto proprio in questi mesi: da struttura federativa, esso andava assumendo una caratterizzazione sempre più dinastica. Il matrimonio austriaco, predisposto proprio tra il dicembre 1809 ed il gennaio 1810, accelerò indubbiamente il processo. Altri

¹²⁴ *Correspondance de Napoléon 1er*, 1859-1869: t. XIX, n° 15.862, pp. 517-518, 26 settembre 1809, Napoleone a Champagny. Ricordiamo che Reinhard, già inviato francese a Amburgo tra il 1795 ed il 1798, era stato residente francese presso il Circolo della Bassa Sassonia tra il 1802 ed il 1805, quando fu sostituito da Bourienne.

¹²⁵ Sulle conferenze ed i diversi progetti elaborati, sulle mediazioni svolte tra le diverse esigenze, cfr. WOHLWILL, 1878; WOHLWILL, 1883c; WOHLWILL, 1883d; SERVIERES, 1904: 179-185; una sintesi di questi contributi in MARZAGALLÍ, 1987-88: 206-216.

¹²⁶ *Correspondance de Napoléon*, 1859-1869: t. XX, n° 16.085, p. 87, Napoleone a Champagny, 24 dicembre 1809.

elementi, inoltre, potevano indurre Napoleone a non voler ulteriormente rafforzare il *Rheinbund*, i cui Principi erano notoriamente recalcitranti a seguire ogni direttiva che non corrispondesse a calcoli e interessi personali. Il mondo tedesco aveva nel 1809 dato ripetuti segni di irrequietezza: l'insurrezione tirolese, l'attentato di Stabs, l'impresa di Schill - che nel maggio 1809 aveva occupato proprio Bergedorf, amministrativamente dipendente da Amburgo - la fuga del duca di Brunswick-Oels, imbarcatosi a Elsfleth, lungo la riva sinistra del Weser, per riparare in Inghilterra con più di 2.000 uomini, il ricordo della defezione di La Romana orchestrata a partire da Helgoland nel 1808 erano tutti elementi che contribuirono a far preferire in ultima analisi la soluzione dell'annessione diretta a quella della accessione anseatica alla Confederazione del Reno. Nel 1810 l'Europa continentale era in pace, e Napoleone poté dedicarsi al rafforzamento della lotta economica all'Inghilterra: risalgono a questo periodo l'inaugurazione del sistema di navigazione su licenza, la tariffa di Trianon e le nuove leggi per la repressione del contrabbando. Per completare la chiusura del continente non restava che porre sotto la più rigorosa sorveglianza le coste settentrionali del continente: l'Olanda, "alluvion des fleuves de l'Empire", fu annessa nel luglio, la costa tedesca del Mare del Nord, con una propaggine che inglobava anche Lubeca sfociando così sul Baltico, con decreto del 13 dicembre 1810. Il rapporto di Champagny sulla base del quale fu sancita questa nuova annessione, era stato presentato l'8 dicembre:

La réunion des villes anséatiques, du Lauenbourg et de toutes les côtes depuis l'Elbe jusqu'à l'Ems, est commandée par les circonstances. Ce territoire est déjà sous la domination de V. M. Les immenses magasins de Helgoland menaceraient toujours de s'écouler sur le continent, si un seul point restait ouvert au commerce anglais sur les côtes de la Mer du Nord, et si les embouchures de la Jahde, du Weser et de l'Elbe ne lui étaient pas fermées pour jamais¹²⁷.

In questa ultima fase dell'Impero, il blocco continentale costituì effettivamente la spinta primaria all'espansione territoriale.

I nuovi dipartimenti comprendevano entità politiche assai eterogenee: oltre ai territori delle tre città anseatiche, essi inglobavano infatti anche i domini del duca d'Oldenburg, dei principi di Salm-Salm e Salm-Kyrburg, del duca d'Arenberg, una parte del Granducato di Berg ed una parte del Regno di Vestfalia, nonché alcune entità territoriali minori. Grosso modo, di tratta di una superficie demarcata a nord dal Mare del Nord e dallo Schleswig-Holstein, che fu lasciato integro, ed a sud da una linea che partendo da Wesel (sulla confluenza del Reno con la Lippe) risale in direzione Nord-est fino all'inizio del

¹²⁷ *Correspondance de Napoléon*, 1859-1869: t. XXI, n° 17.197, pp. 309-311, 9 dicembre 1810, rapporto di Champagny a Napoleone dell'8 dicembre, rinviato al mittente.

canale della Stecknitz nell'Elba, per poi approdare nel Baltico poco più a Sud di Lubeca. Questo territorio annesso fu amministrativamente diviso nei dipartimenti della Lippe, dell'Ems supérieur, delle Bouches du Weser e delle Bouches de l'Elbe. Questi ultimi tre, che costituivano la 32ª divisione militare, vennero definiti abbastanza impropriamente "départements anséatiques"¹²⁸.

Il dipartimento delle Bouches de l'Elbe, con capoluogo Amburgo, contava secondo i dati del censimento ordinato all'indomani dell'annessione 373.221 abitanti. Era suddiviso nei quattro circondari di Stade, Lüneburg, Lubeca e Amburgo. La suddivisione in cantoni e comuni, sancita dal decreto del 4 luglio 1811, diede origine a una ridda di reclami e proteste che si protrassero fino alla caduta del regime¹²⁹.

La notizia dell'annessione di Amburgo era pervenuta qualche giorno dopo il decreto del 13 dicembre. La reazione fu di costernazione: "Die Senatoren fielen fast in Ohnmacht", riferisce un osservatore contemporaneo¹³⁰, una sorpresa che emerge anche dai rapporti francesi:

Cette nouvelle a d'abord jeté la ville dans une espèce de stupeur, mais le premier moment d'étonnement passé les esprits sensés ont éprouvés un sentiment de calme et de consolation en acquérant la certitude que ces malheureuses villes auraient enfin un régime stable¹³¹.

Mancano in realtà fonti che ci consentano di sapere quale fosse l'attitudine degli amburghesi di fronte alla notizia dell'annessione; in ogni caso, non furono segnalate reazioni di opposizione aperta. Il clima dominante nel corso del 1811, mentre veniva operandosi il trapasso tra le vecchie e le nuove istituzioni, pare essere stato soprattutto di cauta attesa¹³².

Un decreto del 18 dicembre 1810 aveva istituito una Commissione di Governo composta da un Governatore Generale (il maresciallo Davout, che aveva già ricoperto tale carica nel Granducato di Varsavia), un consigliere di Stato per Interni e Finanze (Chaban), ed uno per la Giustizia (Faure), coadiuvati da un segretario (Petit de Beauverger, futuro prefetto dell'Ems Orientale)¹³³. La

¹²⁸ Cfr. SERVIERES, 1904: 214-228. Riproduciamo la cartina dei territori annessi allegata in questo testo.

¹²⁹ Cfr. JOULIA, 1970.

¹³⁰ Si tratta di H. E. Lloyd, un inglese che risiedette a Amburgo tra il 1800 ed il 1813. La sua testimonianza è riportata in ZUNKER, 1983: 46, 94.

¹³¹ A.M.A.E.P., Corr. Cons., série Hambourg, t. 17, n° 189, bollettino anonimo (probabilmente estratto del bollettino di d'Aubignosc) del 17 dicembre 1810.

¹³² Una disamina dei vari aspetti delle reazioni all'annessione, ed un invito a non confondere l'attitudine del 1811 con l'exasperazione e l'entusiasmo patriottico del 1813, in SCHWARTING, 1936: 2-12.

¹³³ Sull'utilizzazione, nelle nuove annessioni, di personale già "rodato" in passato e di personale qualificato, come pure sul trampolino che l'aver ricoperto delle cariche nei nuovi dipartimenti poteva costituire per la carriera individuale, cfr. WOOLF, 1990a: 87-90.

commissione aveva il compito di preparare la piena attivazione delle istituzioni francesi nei nuovi dipartimenti, prevista per il 1 luglio 1811. Poiché tuttavia a tale data i lavori non erano sufficientemente avanzati, le funzioni della Commissione furono prorogate al 31 dicembre 1811 con decreto organico del 4 luglio; le varie amministrazioni, peraltro, venivano autorizzate a corrispondere direttamente coi rispettivi Ministeri a Parigi non appena Davout le giudicasse sufficientemente strutturate. Di fatto, la tutela esercitata dal maresciallo su tutti gli aspetti della vita civile di Amburgo fu assai pesante fino alla sua partenza per la campagna di Russia, avvenuta il 4 marzo 1812¹³⁴.

Nel corso della sua prima riunione (9 febbraio 1811), la commissione aveva soppresso come suo primo atto i Senati delle tre città anseatiche. Il proclama rivolto in tale circostanza alla popolazione brilla per l'assoluta mancanza di quelle idealità che avevano giustificato negli anni precedenti tutte le occupazioni e le espansioni francesi. Dopo aver richiamato alla memoria il passato assoggettamento alla cupidità inglese e promesso per il futuro gloria e felicità sotto la guida dell'Imperatore, furono infatti solo motivazioni economiche a esser prese in considerazione, non senza che fossero proferite velate minacce:

Habitants de ces contrées! Que vos intérêts de commerce soient désormais identifiés avec ceux de votre nouvelle patrie, et vos cités, parmi lesquelles Hambourg tient le premier rang, verront renaître et s'accroître leur prospérité. Le moindre éloignement à cette communauté d'intérêts ne pourra que compromettre votre tranquillité et vos fortunes¹³⁵.

Nella 2ª seduta la Commissione nominò un *maire* provvisorio per Amburgo (Heise), ed un Consiglio Municipale, reclutato tra gli ex-senatori ed i membri della *Kämmerei*: "Le but de la commission a été de conserver les individus qui exercent des fonctions financières et administratives, mais en détruisant et pour le public et pour eux toute espèce de caractère qui rappelât leurs anciens fonctions"¹³⁶. Tutte le autorità civili, giudiziarie ed ecclesiastiche, nonché i professori del *Gymnasium* di Amburgo, dovettero prestare giuramento di fedeltà al nuovo regime, su un testo più elaborato del solito in considerazione della grande importanza che a detta della Commissione l'opinione pubblica attribuiva ai giuramenti. Mentre si esaminavano le diverse traduzioni del Codice Civile napoleonico e si vagliavano le diverse candidature per poter strutturare i nuovi dipartimenti secondo l'ordinamento vigente nel resto dell'Impero, la giustizia continuava ad impartirsi secondo le leggi e le forme tradizionali, ma

¹³⁴ Sul voluto ricorso alle autorità militari come contrappeso all'autorità prefettizia, un accenno anche in WOOLF, 1990a: 98.

¹³⁵ A.N.P., F¹E56, verbale della 1ª seduta della Commissione, 9 febbraio 1811.

¹³⁶ A.N.P., F¹E56, verbale della 2ª seduta della Commissione, 12 febbraio 1811.

in nome dell'Imperatore. Il 20 agosto 1811 fu inaugurata la *Cour Impériale* di Amburgo, presieduta dal barone De Serre, futuro ministro della Giustizia sotto Luigi XVIII¹³⁷. Teoricamente, da questo momento dovevano entrare in vigore la legislazione e la giurisdizione francese. Tuttavia nella realtà il trapasso fu assai più lento: se i giudici di pace - uno per cantone - furono reperiti senza troppe difficoltà, fu affare ben più complesso completare i ranghi dei tribunali di prima istanza - uno per circondario - dal momento che per garantire maggiore uniformità col resto dell'Impero si era disposto che i presidenti ed i procuratori imperiali dovessero provenire da altri dipartimenti dell'Impero, in modo da avere già una certa pratica degli ordinamenti giudiziari napoleonici¹³⁸. La clausola del bilinguismo riduceva drasticamente i potenziali candidati, ed i prescelti mostravano ben poco entusiasmo per la nuova destinazione. Un clima di grande provvisorietà aleggiava ancora nel novembre 1811¹³⁹, ed anzi non era scomparso neppure nel giugno 1812, quando

plusieurs de ces places sont encore toujours vacantes, parce que les fonctionnaires que S.M. a nommé la première et même la seconde fois, ne voulaient pas s'établir dans un pays éloigné où la vie est beaucoup plus chère que dans les anciens départements¹⁴⁰.

Ancora più lenta fu l'organizzazione dei Tribunali di Commercio: quello di Amburgo fu inaugurato appena nel febbraio 1813, pochi giorni prima dell'evacuazione francese che fece seguito all'insurrezione.

Prefetto del Dipartimento delle Bouches de l'Elbe fu nominato l'olandese de Coninck-Outrive, già prefetto dell'Ain e di Jamappes. Uomo fedele, ma privo di talento e di alacrità a detta di Davout, che ne richiese la sostituzione già po-

¹³⁷ Su De Serre cfr. WOHLWILL, 1909b.

¹³⁸ D'altra parte è indubbia una preferenza per i francesi d'origine per tutti i posti prefettizi e nella giustizia penale, così come, in particolare, una discriminazione nei confronti dei Tedeschi rispetto a altre nazionalità, maggiormente inserite nell'alta amministrazione: cfr. WOOLF, 1990a: 92-96, 116.

¹³⁹ A.N.P., BB³⁰182, rapporto della Commissione di Governo sul suo operato, novembre 1811.

¹⁴⁰ A.N.P., BB⁵268, seduta del 13 giugno 1812, rapporto firmato Doormann e Gröning, deputati anseatici al Corpo Legislativo. Convocati a Parigi nell'aprile 1812, i deputati del dipartimento delle Bouches de l'Elbe - oltre ai due qui ricordati anche de Meding, (Abendroth, pure nominato aveva optato per la carica di *maire*) - costituirono in base al decreto del 7 maggio una commissione separata, autorizzata ad esporre ai ministeri competenti le esigenze ed i bisogni del dipartimento. I deputati spaziarono nei campi più diversi, richiedendo dal consolidamento del debito pubblico del cessato regime, al mantenimento dei diritti di pascolo nei boschi demaniali, alla riduzione dell'imposta fondiaria. In campo commerciale, chiesero la soppressione della linea doganale che ancora separava i dipartimenti anseatici da quelli olandesi e lo spostamento delle linee doganali che attraversavano Amburgo e Brema. Nulla di tutto ciò fu accolto. La campagna di Russia era incominciata, assorbendo tutte le attenzioni di Napoleone. Fu da Witepsk che il 4 agosto 1812 l'Imperatore decretava che i deputati anseatici rientrassero ai loro rispettivi domicili. Cfr. A.N.P., F^{1E}60 e SERVIERES, 1904: 255-260.

chi mesi dopo il suo insediamento, il prefetto si dimostrò del tutto inadeguato a fronteggiare la situazione insurrezionale del febbraio 1813, e fu sostituito nel marzo dal barone de Breteuil¹⁴¹. I sottoprefetti, che erano stati provvisoriamente scelti tra gli elementi locali, furono poi rimpiazzati da giovani francesi generalmente all'inizio della loro carriera¹⁴².

La perdita del prestigio tradizionalmente legato all'esercizio delle antiche cariche amministrative, la riduzione delle retribuzioni per adeguarle a quelle vigenti nel resto dell'Impero, l'arrivo per i posti più qualificati e più remunerativi di funzionari provenienti dall'esterno, dovettero contribuire a non infiammare d'entusiasmo la vecchia classe dirigente locale¹⁴³.

Privata delle abituali letture - il numero dei giornali era stato drasticamente ridotto con decreto del 26 marzo 1811 da 15 a 6, di cui solo due autorizzati a pubblicare eventi politici - costretta a subire una pesante censura sui programmi teatrali (furono proibiti il *Guglielmo Tell* e la *Maria Stuarda* di Schiller, tutto Shakespeare, ed ogni verso contenente accenni a patria, libertà e tirannide)¹⁴⁴, assoggettata a nuove tasse e soprattutto a pesanti contribuzioni per l'alloggio e il vitto dei militari, messa di fronte a regolamenti ignoti e ripetutamente modificati che complicavano le operazioni più banali¹⁴⁵, per non parlare dell'introduzione della coscrizione e dei costi per far rimpiazzare i propri rampolli maschi, la borghesia amburghese non aveva nel complesso eccessive ragioni, al momento dell'entrata in vigore definitiva degli ordinamenti francesi, il 1 gennaio 1812, di considerare la nuova situazione come un notevole progresso rispetto al passato. Lo stesso capo della polizia di Amburgo, il commissario d'Aubignosc, ammetteva del resto che "la marche du service public éprouve encore tant de petits entraves que les habitants se sont accoutumés à considérer tout ce qui existe comme provisoire"¹⁴⁶.

¹⁴¹ La proposta di sostituire de Coninck con d'Arberg, prefetto delle Bouches du Weser, era stata avanzata a Napoleone da Davout il 31 maggio 1811: A.N.P., AF^{IV}1655A, n° 495. Per notizie biografiche su de Coninck si veda VIDALENC, 1973: 418. Il prefetto tentò di impiccarsi pochi giorni dopo l'insurrezione di Amburgo. Salvato, rimase in stato confusionale per un lungo periodo, e fu dunque destituito. Per un breve profilo biografico, meno negativo di quello suggerito da Davout, cfr. TULARD, 1989: 580. Su de Breteuil, nipote dell'ex ministro di Luigi XVI, cfr. SERVIERES, 1904, 405 segg.

¹⁴² Sulla complessa questione della partecipazione di "indigeni" all'amministrazione dei dipartimenti anseatici, cfr. VIDALENC, 1970; VIDALENC, 1973 e JOULIA, 1970.

¹⁴³ Cfr. MARZAGALLI, 1991: 55-57.

¹⁴⁴ Sulla censura teatrale, si veda la testimonianza di L. Wächter riportata in DIRKSEN, 1977: 105.

¹⁴⁵ A Haarbùrg si beveva birra contrabbandata da Altona, non perché costasse meno, ma perché "on est dégouté des formalités qu'exige le transport de la plus petite partie de Hambourg à Haarbùrg": A.N.P., F⁷3059, n° 281, rapporto di d'Aubignosc a Réal, capo del primo *arrondissement* in cui era divisa la Direzione della Polizia nell'Impero, 25 settembre 1811.

¹⁴⁶ A.N.P., F⁷3059, rapporto di d'Aubignosc a Réal, 23 dicembre 1811.

CAP. 5 - MODIFICAZIONI COMMERCIALI INTERVENUTE NEI TRE PORTI CON LA RIVOLUZIONE FRANCESE

L'inizio del conflitto tra la Francia e la Gran Bretagna nel febbraio 1793, ben più che la guerra continentale cominciata già qualche mese prima, mutò drasticamente sia le correnti tradizionali che l'entità dei traffici europei e coloniali. In parte si tratta delle consuete modifiche messe in atto nel corso del Settecento in caso di guerra; in questa occasione si aggiunsero tuttavia fattori e accenti nuovi. La dimensione ideologica assunta dal conflitto inaspriva infatti notevolmente il rigore con cui i diversi governi erano intenzionati a far rispettare i dispositivi commerciali adottati contro il nemico, e tale inasprimento, oltre a provocare una rapida *escalation* nei provvedimenti, si sommò alla durata delle ostilità nel rendere la situazione particolarmente complessa. Inoltre, la Francia perse ben presto il controllo anche parziale sui mari, mentre la rivolta di Santo Domingo ridusse drasticamente l'offerta di prodotti coloniali francesi.

Lo spostamento negli equilibri commerciali internazionali ebbe conseguenze diametralmente opposte per i porti neutrali e per quelli francesi. I negozianti di città inserite in un contesto neutrale godevano infatti di un doppio vantaggio. Da un lato nei loro porti affluivano navi in transito in quantità maggiore che in tempo di pace, giacché lo scalo serviva a "cancellare" la vera provenienza della nave, e renderne così ammissibile il carico in un porto nemico. Se la nave non batteva bandiera neutrale, era necessario inoltre trasbordare le merci e prendere a nolo un'altra nave: fenomeno che provocava la crescita a dismisura delle flotte neutrali ad ogni conflitto: quella di Amburgo passò da 159 navi nel 1788 a 280 nel 1799¹. Oltre a ricevere in consegna le navi da un paese in guerra ed occuparsi delle operazioni necessarie - cambiamento delle carte di bordo, assicurazione, neutralizzazione - i negozianti neutrali fungevano da intermediari o da prestanome per coprire la proprietà delle merci, non senza ricavarne evidentemente una commissione. Il ruolo dei neutrali poteva anche essere più attivo: la guerra offriva infatti tra l'altro la possibilità di inserirsi in traffici normalmente preclusi in tempo di pace, in particolare in quelli tra le colonie e la madrepatria, qualora questa non fosse in grado di mantenere le sue relazioni privilegiate: fu questo il caso soprattutto per la Francia. Ne approfittarono in particolare gli americani, che importarono quantità crescenti di derrate coloniali dalle Antille francesi e spagnole, riesportan-

¹ MATHIES: 1924: cap. I.

dole poi in tutta Europa².

Per i negozianti dei paesi coinvolti nella guerra, il conflitto implicava invece numerose restrizioni e l'obbligo di neutralizzare tutte le relazioni col nemico, con i supplementi di costi che ciò comportava, i tempi più lunghi e le infinite trafale burocratiche e giudiziarie in caso di contestazione. Per i Francesi, a tutto ciò si aggiunse l'indiscutibile supremazia britannica sui mari: le navi mercantili francesi avevano scarse possibilità di riuscire a sfuggire nei viaggi più lunghi ai corsari e alle navi da guerra inglesi, così che si dovette o quasi rinunciare a mantenere traffici diretti con le colonie, e ricorrere all'intermediazione neutrale. Ma l'incapacità della Francia di offrire ai mercati europei i prodotti coloniali tradizionali obbligò i suoi *partners* commerciali a cambiare di fornitore: Amburgo si procurerà ormai, come vedremo, le derrate coloniali dalla Gran Bretagna e dagli Stati Uniti, oltre che direttamente nei paesi produttori. La congiuntura per i negozianti portuali francesi poteva pertanto farsi assai seria.

Benché note ai governi dei diversi paesi belligeranti a grandi linee se non in dettaglio, tutte queste manovre di neutralizzazione erano in fondo tollerate. Tradizionalmente infatti lo Stato trovava inammissibile che le navi nemiche entrassero nei propri porti e ne ricavassero profitti diretti coi noli, ma non ostacolava né le proprie esportazioni al nemico, che dovevano drenarne le risorse monetarie (questo evidentemente purché non si trattasse di armi, munizioni, prodotti per la marina), né le importazioni di prodotti nemici, a condizione che il ricavato della vendita non andasse direttamente ai negozianti nemici, bensì ai neutrali. Fu solo progressivamente che l'idea di indebolire il nemico economicamente, privandolo dei suoi sbocchi commerciali, prese corpo, ma significativamente non in Gran Bretagna ma in Francia, dove la tradizione mercantilista prima e quella fisiocratica poi avevano entrambe concorso a radicare la convinzione che le basi della prosperità britannica fossero estremamente vulnerabili, giacché fondate sul commercio estero e sulla circolazione fiduciaria, e non già su una "più sana" produzione agricola, com'era quella francese, che poteva quindi permettersi di sacrificare per qualche anno gli interessi dei commercianti a quelli nazionali.

Per comprendere a pieno la natura delle modificazioni commerciali che si produssero nei nostri tre porti a partire dagli anni Novanta del Settecento, è opportuno premettere quale fu il quadro normativo all'interno del quale i negozianti si trovarono ad operare: il susseguirsi di decreti francesi, *Orders in*

² Sull'evoluzione della posizione inglese rispetto a questa preoccupante concorrenza, cfr. LINGELBACH, 1918: 131-132; FORBES, 1938: 712-716.

Council inglesi e contromisure americane costituirono infatti l'intelaiatura sulla quale - non senza innumerevoli deformazioni rispetto al disegno voluto dai diversi governi - si venne tessendo la loro opera.

5.1 Il quadro legislativo per il commercio marittimo

Dal febbraio 1793 la Francia si trovò in guerra contro la Gran Bretagna e lo restò ininterrottamente, salvo la breve parentesi seguita alla pace di Amiens, per più di un ventennio. Ma non è semplicemente la durata del conflitto - ben superiore a quelli settecenteschi - ad influenzare il grado della sua incidenza sulla economia delle città portuali: a ridurre il margine di manovra lasciato ai negozianti è più che altro la progressiva importanza assunta dalla guerra commerciale come strumento bellico ed il suo conseguente inasprimento, parallelamente all'accresciuta efficienza dell'apparato di controllo. E' stato osservato che in materia doganale l'Impero non introdusse significative innovazioni, pur senza procedere sempre con linearità e coerenza, soggetto com'era a pressioni di interessi tra loro in contrasto (agricoli, commerciali, industriali) e ad esigenze fiscali³; tuttavia è prettamente napoleonica l'adozione della politica del "blocco continentale", definita da R. Dufraisse come "l'ensemble de mesures, politiques, militaires, diplomatiques, économiques, prises par Napoléon pour amener, ou contraindre, l'Europe à appliquer, à l'industrie et au commerce britanniques, les mesures dont ils étaient déjà l'objet en France"⁴. Se è vero che il decreto di Berlino (21 novembre 1806) in sé non introduceva delle novità per i territori francesi, l'anno seguente i decreti di Fontainebleau e di Milano indicarono la precisa volontà di far cessare il ricorso ai neutrali come intermediari del commercio britannico col continente: una misura, questa, che colpì duramente anche i porti francesi.

Una prima serie di problemi per i negozianti francesi si produsse all'inizio delle ostilità tra la Francia da un lato e la Gran Bretagna, coalizzata alla maggior parte delle potenze europee, dall'altro (1 febbraio 1793); il 1 marzo la Convenzione revocò tutti i trattati commerciali stretti tra la Francia monarchica e le potenze nemiche, in particolare l'avversato Trattato di Eden con l'Inghilterra del 1786; fu al contempo proibita l'importazione di una serie di manufatti tradizionalmente prodotti e forniti dall'Inghilterra, e come misura di controllo si impose il certificato d'origine a tutti i manufatti importati in Francia da paesi non nemici⁵. Un certo traffico neutrale poté inizialmente essere ga-

³ Cfr. DUFRAISSE, 1975.

⁴ DUFRAISSE, 1966: 535.

⁵ Per la politica commerciale francese di questo periodo, cfr. JOUVENEL, 1942: cap. II.

rantito dalla Danimarca e dalle città anseatiche, ma la situazione era oltremodo incerta, e le navi neutrali incominciarono a tenersi alla larga dalla Francia: il 1 luglio 1793 fu proclamato un embargo generale sulle navi neutrali, che durò fino al 27 marzo successivo; almeno 39 navi americane restarono bloccate nel porto di Bordeaux⁶. Singole navi ottennero tuttavia il permesso di salpare, mentre le misure contro le navi anseatiche erano state sospese già dopo qualche settimana in considerazione del danno che esse apportavano alla stessa Repubblica⁷. Nell'agosto 1793 per far fronte alla carestia si proibì inoltre l'esportazione di tutte le merci di prima necessità. Dal canto suo, l'Inghilterra aveva esteso a dismisura il concetto di "contrabbando di guerra" - cioè di quelle merci soggette in mare alla confisca qualora destinate ad un porto nemico, indipendentemente dalla proprietà delle stesse e dalla bandiera della nave - fino ad includervi non solo tutti i materiali per la marina, ma anche cereali e farina (*Order in Council*, 8 giugno 1793), che Amburgo ad esempio forniva in gran quantità alla Francia.

La legge del **18 vendemmiaio II** (9 ottobre 1793) era segnatamente diretta contro i manufatti inglesi; chiunque ne favorisse l'introduzione in Francia era considerato "sospetto" e come tale passibile di venti anni di ferri. Più che le disposizioni vigenti, tuttavia, furono probabilmente l'inflazione degli assegnati e l'istituzione del massimo generale (29 settembre 1793 - dicembre 1794) a scoraggiare le operazioni mercantili.

Dagli inizi del 1795, tuttavia, e specialmente dopo la pace con la Prussia, le Province Unite e la Spagna, i traffici ripresero con vigore. La Gran Bretagna aveva sì proibito ai neutrali, con l'*Order in Council* del 6 novembre 1793, la navigazione con le colonie francesi, che la Convenzione aveva invece autorizzato; ma ben presto, davanti alle proteste americane, si era dovuta limitare a proibire unicamente di far vela direttamente verso i porti francesi (O.i.C., 8 gennaio 1794); bastava quindi uno scalo intermedio ed un cambiamento dei documenti di viaggio affinché la nave risultasse proveniente da un paese neutrale e potesse pertanto recarsi in un qualsiasi scalo europeo⁸. Gli armatori francesi non dovevano dunque che prendere a nolo navi americane o nord-europee (danesi, prussiane, anseatiche, o di bandiere del Papenburg, Oldenburg, Kniephausen o di altri staterelli compiacenti) per poter importare derrate coloniali, mentre le riesportazioni dalla Francia continuavano ad essere tradizio-

⁶ N.A., micr. T 164 roll 1, indirizzo di 39 capitani delle navi americane messe sotto embargo a Bordeaux ai rappresentanti del Popolo francese, 12 ottobre 1793.

⁷ Cfr. PARISSET, 1968: 487-489; SERVIERES, 1904: 10-12.

⁸ Cfr. LEFEBVRE, 1987: 345-349; CROUZET, 1962: 47-48; CHASE, 1988: 122: il trattato commerciale di Jay tra Gran Bretagna e Stati Uniti del 19 novembre 1794 ristabilì la cordialità nei rapporti tra i due paesi: FORBES, 1938: 715-716.

nalmente garantite dal commercio nordeuropeo, che si mantenne a livelli elevati. Per i porti neutrali del continente, fu questo un periodo di grande attività. Quanto al commercio statunitense, esso conobbe un periodo di spettacolare crescita, giacché gli Stati Uniti si accaparrarono buona parte dei traffici con le Antille francesi e spagnole, di cui ridistribuirono i prodotti in tutta Europa. Alle soglie della pace di Amiens, gli Stati Uniti importavano quattro volte di più che nella media del triennio 1790-92, ed esportavano quasi cinque volte tanto (grafico n°2), e questa crescita si riflette anche nei dati relativi agli scambi franco-americani (cfr. grafico n°3). Già dal 1803 le curve delle importazioni ed esportazioni americane registrano una nuova impennata, e nel 1805 i valori del 1801 - i più elevati di tutto il periodo precedente - furono superati. L'analisi della componente delle riesportazioni sui traffici complessivi - nota solo a partire dal 1803 - mostra chiaramente come sia questo l'elemento determinante nel *boom* mercantile americano, giacché private di questo elemento, le importazioni ed esportazioni resterebbero quasi stazionarie (cfr. il grafico n°4)⁹. Come tutte le marine neutrali, anche quella americana si era consistentemente accresciuta a partire dall'inizio delle ostilità in Europa: la sua stazza globale era aumentata di due volte e mezzo tra il 1793 ed il 1807¹⁰.

Dopo una breve fase di attenuazione dei dazi d'importazione, peraltro ristretta ai soli prodotti non britannici, la ripresa da parte francese di una politica proibitiva di carattere aggressivo e non più solo prettamente annonario o protezionistico fu segnata dalla legge **10 brumaio V** (31 ottobre 1796), che oltre a ribadire la proibizione dei manufatti di produzione inglese, assimilando ad essi molti manufatti stranieri indipendentemente dalla loro reale o presunta origine - un principio, questo, di chiara impronta protezionistica cui Consolato e Impero resteranno fedeli¹¹ - estese il divieto di importazione ai prodotti derivanti dal commercio britannico, cioè soprattutto ai tessuti di cotone indiani. Per scoraggiare le iniziative di contrabbando da parte dei negozianti, una volta abrogata la legge sui sospetti, si faceva al contempo obbligo ai negozianti di dichiarare e rimettere alle autorità locali le merci ora proibite. L'esecuzione concreta delle perquisizioni domiciliari fu peraltro rinviata di un anno, quando la pace sul continente consentì di riprendere con nuovo vigore la lotta contro i manufatti inglesi¹². Continuarono inoltre ad essere ammessi i

⁹ Cfr. FORBES, 1938: 718-710 per l'esempio di Boston, ADAMS, 1980: 736-737; per le riesportazioni KUTZ, 1986: 260-263.

¹⁰ La stazza complessiva passò infatti da 447.049 tonn. a 1.089.876 tonn.: LINGELBACH, 1918: 133-134.

¹¹ DUFRAISSE, 1966: 532, rileva tale continuità e sottolinea come nel 1810 la politica degli autodafé colpirà solo ed esclusivamente i manufatti.

¹² Cfr. JOUVENEL, 1942: 70-73, 85.

manufatti provvisti di certificati d'origine.

Finché l'Europa restava anti-francese, e finché ai neutrali era consentita una circolazione più o meno libera, la portata dei provvedimenti francesi contro il commercio britannico restava oltremodo limitata. Anche per questo motivo la conquista militare e la creazione di stati satelliti cominciò ad essere concepita come uno dei mezzi potenzialmente più efficaci per sconfiggere l'Inghilterra. Avanzata già nell'anno III da Caillard, ministro plenipotenziario francese a Ratisbona, l'idea di chiudere l'intero continente al commercio inglese - e dell'importanza cruciale, in tale caso, del controllo sulle coste settentrionali tedesche - fu ripresa nel 1798 da Sieyès e da Napoleone¹³.

Una volta imboccata la china, era abbastanza scontato inoltre che presto o tardi la Francia arrivasse a colpire il favoreggiamento che i neutrali offrivano alla Gran Bretagna: con la legge del **29 nevoso VI** (18 gennaio 1798) si autorizzò il sequestro delle navi neutrali - non più quindi delle sole merci - che trasportassero a bordo merci di provenienza britannica, indipendentemente dalla nazionalità del proprietario del carico. Oltre a privare la Francia del rifornimento di materie prime e prodotti coloniali e di farle rischiare la guerra con gli Stati Uniti¹⁴, il provvedimento finì col limitare drasticamente le possibilità francesi di riesportare i propri prodotti, giacché i neutrali si tenevano alla larga e la Royal Navy si arrogava il diritto di fermare in mare qualsiasi nave, e di sequestrare qualsiasi merce di proprietà francese trovata a bordo.

Napoleone, come Primo Console, si affrettò a revocare il primo articolo della legge del 29 nevoso (frimaio VIII, dicembre 1799), benché il 27 messidoro VIII (16 luglio 1800) si ribadisse che i viaggi diretti di bastimenti neutrali tra Inghilterra e Francia restavano proibiti. Sul piano delle relazioni commerciali Napoleone si limitò a mantenere la proibizione delle merci inglesi, gradita negli ambienti industriali francesi, ma si riconciliò con i neutrali, ed in particolare con gli Stati Uniti con i quali il 30 settembre 1800 fu siglata una Convenzione che garantiva la piena sicurezza al commercio e alla proprietà neutrale. Nel dicembre 1800 del resto Napoleone aveva dimostrato di sapere abilmente manovrare gli Stati neutrali, promuovendo la Lega dei Neutrali tra Russia, Svezia, Danimarca e Prussia per la chiusura del Baltico all'Inghilterra; benché sconfitta militarmente con la distruzione della flotta danese (aprile 1801) e fallita politicamente in seguito all'assassinio dello zar Paolo I, la Lega aveva contribuito a orientare l'Inghilterra verso la cessazione del conflitto.

¹³ Cfr. JOUVENEL, 1942: 58-59; SCHRAMM, 1943: 26; LEFEBVRE, 1939.

¹⁴ FORBES, 1938: 717. Alcune tensioni con la Francia si erano prodotte già alla fine del 1796, quando la Francia aveva autorizzato il sequestro delle navi americane dirette verso la Gran Bretagna.

Alla ripresa delle ostilità dopo la breve parentesi di pace, il commercio neutrale poté svolgersi per qualche anno senza eccessivi intralci né da parte francese né da parte britannica. Napoleone aveva fatto attribuire ai consoli il potere di prendere decisioni in materia doganale (legge del 29 floreale X, 19 maggio 1802), che il Corpo Legislativo doveva poi ratificare alla sessione successiva. Una delle prime applicazioni di questa facoltà si era avuta con l'introduzione di un dazio sulle derrate coloniali (3 termidoro X)¹⁵. Ma la decisione più importante di questo periodo fu presa col decreto del 1 **messidoro XI** (20 giugno 1803), all'indomani della rottura della Pace di Amiens: non sono più i soli manufatti provenienti dalla Gran Bretagna o dalle sue colonie ad essere respinti, bensì qualsiasi merce, ed in particolare le derrate coloniali. Ogni articolo che entrava in Francia doveva pertanto essere provvisto di certificati d'origine. L'effetto di questa nuova misura fu quello di aumentare notevolmente il ricorso alla navigazione neutrale e la funzione chiave dei porti neutrali di deposito. Purché le merci risultassero provenienti da territori non inglesi, appartenenti a commercianti non nemici e imbarcate su navi neutrali, esse erano accolte in Francia. Dal canto suo, l'Inghilterra non intralciò tale navigazione, a condizione che né la nave e né la merce fossero proprietà francese, soprattutto perché vedeva nell'incremento della navigazione americana una eccellente opportunità per smaltire la propria produzione manifatturiera. Soltanto nell'agosto 1805 Pitt dichiarerà sequestrabili le navi neutrali cariche di prodotti delle colonie nemiche, a meno che queste non fossero dirette in Inghilterra¹⁶.

Fu la vittoria di Jena a permettere a Napoleone di rilanciare in grande stile la lotta commerciale all'Inghilterra. Già tra il 1803 ed il 1805 egli si era provato, con l'occupazione dell'Hannover, a chiudere Elba, Weser ed Ems al commercio inglese¹⁷, ma ora, dopo la sconfitta della Prussia, il controllo sulle coste del Mare del Nord e del Baltico poteva apparire come effettivamente realizzabile. Occupata militarmente Amburgo il 19 novembre 1806, due giorni dopo l'Imperatore proclamava da Berlino il decreto che istituiva il blocco continentale. Formalmente questo provvedimento si legittimava come risposta all'*Order in Council* del maggio 1806, con il quale la Gran Bretagna aveva istituito un blocco rigoroso delle coste continentali comprese tra Brest e l'Elba. I toni del preambolo al testo legislativo sono indicativi della volontà di presentare il provvedimento come una necessaria difesa dall'arroganza britannica.

Come si è già osservato, la storiografia ha ripetutamente sottolineato come il decreto di Berlino fosse scarsamente originale e non facesse che cristalliz-

¹⁵ Cfr. JOUVENEL, 1942: 157.

¹⁶ Cfr. JOUVENEL, 1942: 168-170; 180-183; LEFEBVRE, 1982: 200.

¹⁷ Cfr. *supra* cap. 4.1 e oltre cap. 5.2.

zare idee correnti e programmi anteriori; F. Crouzet ha potuto a ragione rilevare la teatralità del gesto - Napoleone dichiarava le isole britanniche in stato di blocco quando di fatto era la Royal Navy a impedire alle navi francesi di uscire dai porti - e nondimeno ribadire la svolta capitale segnata dal decreto, nella misura in cui esso lanciava una offensiva sistematica a cui l'Imperatore era determinato di associare l'intero continente¹⁸. Tale carattere fu evidente fin dalla proclamazione stessa: spedendo a Talleyrand il testo del decreto, Napoleone lo invitava a inviarne copia con corriere straordinario a Amburgo, in Olanda, a Madrid, in Toscana e a Napoli, e gli intimava: "insistez pour que dans chacun de ces pays les mêmes mesures soient prises"¹⁹. Sebbene la maggioranza degli studiosi contemporanei concordi generalmente con Lefebvre sul fatto che sia eccessivo fare del blocco continentale la "ragion d'essere" dell'Impero, da questo momento è necessario tener conto, qualora si voglia spiegare l'espansionismo francese, della volontà di applicare con maggior rigore il blocco continentale²⁰.

5.2 Amburgo

Fino alla vigilia della Rivoluzione Francese, la Francia aveva costituito di gran lunga il principale *partner* commerciale di Amburgo: dei circa 92 milioni di l.t. di merci importate via mare nella città anseatica nel 1788, il 54% proveniva dalla Francia²¹. Anche per la Francia il porto anseatico era di fondamentale importanza, giacché vi si piazzava circa il 10% delle esportazioni totali francesi²². La parte delle riesportazioni di derrate coloniali era ancora superiore: il 27% del totale francese, con punte del 41% per il caffè²³.

Con la Rivoluzione francese questa tipologia di traffici fu sconvolta: nel giro di pochi anni le rivolte nella principale colonia francese, Santo Domingo, ed il blocco marittimo inglese misero i negozianti francesi nell'impossibilità di continuare a rifornire i mercati europei con i prodotti coloniali di riesportazio-

¹⁸ CROUZET, 1968b: I, 96; CROUZET, 1958: 209-210; LEFEBVRE, 1982: 68; 202-203; 264-265.

¹⁹ *Correspondance de Napoléon 1er*, 1859-1869: vol. XIV, n°11.282, p. 554, Berlino, 21 novembre 1806. E *ibidem*, n° 11.378, pp. 27-28, a Luigi Bonaparte: "Je vous recommande bien la stricte exécution de mon décret sur le blocus d'Angleterre, sans quoi nous ne finirons jamais".

²⁰ Cfr. LEFEBVRE, 1982: 264-265. Tuttavia DUNAN, 1961: 75, scrive: "L'obsession du blocus, l'idée de fermer coûte que coûte le commerce et le continent à la marine britannique, à la contrebande [...] devaient en effet aboutir au monstrueux «empire des 130 départements»". Cfr. anche WOOLF, 1990a: 35-38

²¹ A.N.P., F¹²566-595, allegato n° 2 ad una memoria anonima datata Parigi, 30 giugno 1807.

²² RUDÉ, 1985: 17 indica infatti a 500 milioni di l.t. il valore totale delle esportazioni francesi nel 1788.

²³ LAUFENBERG, 1913: 41.

ne. I negozianti di Amburgo furono così indotti a rivolgersi al mercato inglese: se nel 1789 solo 28 navi erano salpate da Amburgo per la Gran Bretagna esse erano già 165 nel 1794 e 377 nel 1800²⁴. Il capovolgimento nella posizione di Francia e Gran Bretagna sul mercato amburghese è evidenziato dai seguenti dati:

Tabella 2 - Provenienza delle importazioni di zucchero e caffè ad Amburgo, 1790 e 1795

(tonnellate)

anno	zucchero		caffè	
	Francia	GB	Francia	GB
1790	10226	2107	6949	439
1795	127	11082	121	8972

Fonte: BAASCH, 1892: 74; valori convertiti a 900 *Pfund* il *Faß* di zucchero e 500 *Pfund* il *Faß* di caffè (1 *Pfund* = 485 grammi), secondo la tavola di conversione in KÖPPEN, 1973: 414.

Non si trattò del resto neppure di un puro e semplice spostamento delle aree commerciali da cui Amburgo traeva i prodotti, giacché malgrado il drastico calo delle merci provenienti dalla Francia, le quantità delle importazioni crebbero complessivamente ad un ritmo assai sostenuto, e questo a ragione del ruolo che un porto neutrale rivestiva nella rete commerciale europea in caso di conflitto. Con toni un po' aulici, un osservatore poteva così descrivere la posizione di Amburgo nella seconda metà degli anni Novanta del Settecento:

No sooner had the French entered Holland, than at once the commerce of Europe flew to Hamburg, which became the focus and central point, through which the trade of the European continent passed to Great Britain, as well as from thence and other quarters through it again to the continent. All at once, from a regular secure trade, we find a forest of masts riding in the Elbe; merchants flocking from all nations; the whole business of the north, the east and the south of Europe, as well as the west, passing through Hamburg; it having the only direct exchange course open, facilitated by the old establishment of the Bank on the most secure plan of any in Europe²⁵.

Nonostante le forti oscillazioni da un anno all'altro, dovute anche alle momentanee interruzioni dei traffici con singoli porti, frequenti in una congiuntura di guerra, il movimento del porto di Amburgo e le quantità di derrate coloniali importate nel decennio Novanta del Settecento - tralasciamo per il momento

²⁴ WISKEMANN, 1929: 129; VOGEL, 1913: 3-5. L'aumento della stazza nella navigazione tra Amburgo e la Gran Bretagna era stato ancora superiore a quello del numero di navi: 1260% in dodici anni. Per la modificazione delle correnti commerciali di Amburgo cfr. il grafico n°5.

²⁵ ODDY, 1805: 415-416.

gli sviluppi nei primi anni dell'Ottocento su cui torneremo tra poco - indicano infatti una netta tendenza alla crescita: nel triennio 1797/99 si importò l'88% in più di zucchero, l'86% in più di caffè ed il 174% in più di cotone che nel triennio 1791/1793.

Tabella 3 - Numero delle navi entrate ad Amburgo e quantità importate di alcune derrate coloniali

anno	zucchero	caffè	cotone	pepe	numero navi	
	(mil. lb)	(mil. lb)	(balle)	(sacchi)	(*)	(+)
1791	52.96	21.50	3685	864	1504	2194
1792	48.34	21.00	3086	1594	1700	2274
1793	35.29	26.00	2452	5606	1455	2318
1794	66.48	38.00	7987	3139	1820	2914
1795	86.81	42.00	10143	5723	2107	3589
1796	78.26	39.17	7657	5709	1919	3120
1797	75.08	39.87	11017	6222	1869	2975
1798	79.85	45.20	7667	15945	1901	3584
1799	104.96	45.62	5132	10944	1960	3121
1800	70.96	39.87	12668	8175	1895	
1801	104.12	28.00	9397	8355	2177	
1802	84.84	24.00	6793	6060	2108	2933
1803	50.00	10.25	2738	?		2020
1804	44.30	13.25	3481	?		3616
1805	47.00	15.50	2748	?		5173
1806	81.00	18.00	4000	?		3493

Fonti: SOETBEER, 1840-1846: I, 17; HITZIGRATH, 1900: 11-21. Arrotondamento al secondo decimale. Per le navi: (*) SOETBEER. *ibidem*; (+) RÖHLK, 1973: II, 2-5: i dati di questo autore comprendono le navi cariche e quelle in zavorra, come pure quelle trasportanti le cosiddette *Massengüter*, cioè patate, frutti di mare, torba (circa 400-500 navi all'anno dai soli Paesi Bassi).

Oltre agli inglesi, erano soprattutto gli americani ad aver intensificato i loro traffici con Amburgo, basati sia sul riso e sul tabacco di produzione nazionale, sia sui prodotti coloniali della Antille. L'esportazione statunitense verso l'insieme delle tre città anseatiche - i dati per la sola Amburgo non sono purtroppo noti - passò da 426.269 \$ nel 1790/91 a 9,5 milioni di dollari nel 1794/95 per raggiungere il picco di 17,2 milioni nel 1798/99, mantenendosi poi a livelli decisamente inferiori ma comunque elevati fino alla pace di Amiens²⁶. Un indicatore più specifico per Amburgo è costituito dal numero delle navi provenienti dagli Stati Uniti entrate nella città: fino alla Rivoluzione Francese, nonostante il precoce interessamento dimostrato dalla città per il nuovo mercato apertosi

²⁶ BAASCH, 1892: 69, 87; KÖPPEN, 1973: 136; KUTZ, 1986: 260-263 fornisce inoltre anche la suddivisione tra esportazioni di prodotti americani e riesportazioni i cui totali coincidono coi valori dei due precedenti autori anche se indica anni solari anziché la corretta periodizzazione su frazioni di due anni. Dopo l'anno record 1798/99 (17, 25 milioni di dollari esportati dagli Stati Uniti verso le tre città anseatiche), la media del triennio 1799/1800 - 1801/1802 è di 8,2 milioni di dollari.

con la liberazione delle 13 colonie, non erano mediamente giunte ad Amburgo che una decina di navi all'anno, mentre la media del periodo 1791-1799 è di 85 navi²⁷. Il vero *boom* nel commercio americano si registra dunque negli anni Novanta e diverse case commerciali, tra cui quella di Caspar Voght e Georg Sieveking, vi fecero fortuna²⁸. I grafici n°6 e n°7 evidenziano l'intensità ed il ritmo di questa crescita²⁹. Un osservatore contemporaneo ci segnala inoltre come ad Amburgo i traffici con gli Stati Uniti si fossero concentrati negli anni Novanta del Settecento in poche mani. Nel commercio di commissione verso Amburgo sembra infatti fosse pratica diffusa richiedere un anticipo all'arrivo del carico nel porto pari a un terzo o anche due terzi del valore. E' questo indubbiamente uno degli elementi che può aver fatto preferire all'operatore straniero l'invio delle merci a Amburgo piuttosto che in altri porti, dove simili facilità non erano offerte. D'altro lato, il commissionario amburghese per riuscire a vendere la merce poteva essere indotto ad accordare all'acquirente un pagamento dilazionato. Dovendo da un lato anticipare delle somme e dall'altro aprire un credito, è evidente che simili traffici finissero con il concentrarsi nelle mani di quei pochi che disponessero di capitali sufficienti per far fronte ai pagamenti. La speculazione possibile sulle derrate coloniali grazie all'estromissione dal mercato della Francia, che fino ad allora era stata il maggiore fornitore europeo, indusse inoltre alcuni negozianti anseatici a comandare partite di derrate coloniali per proprio conto. In momenti di ingombro del mercato per eccesso d'offerta, essi si trovarono in difficoltà, tanto più che i commissionari di case finanziariamente più deboli o in momentanea difficoltà potevano ricevere l'ordine di vendere a qualsiasi prezzo per realizzare un po' di contante³⁰.

Numerosi altri indici attestano la vertiginosa ascesa della piazza commerciale di Amburgo in particolare a partire dal 1795, quando l'occupazione di Amsterdam ad opera dei francesi chiuse la via renana e spostò le vie di traffico verso l'est. Già nell'agosto 1794, John Parish nella sua qualità di console americano a Amburgo segnalava che

²⁷ Già nel 1782 Amburgo faceva i primi passi per giungere ad un trattato commerciale con gli Stati Uniti, e nello stesso anno la "Voght & Co." lanciava l'idea di una società per azioni per imprese commerciali con gli Stati Uniti. Le navi approdate ad Amburgo dagli Stati Uniti erano state rispettivamente 6, 11, 10, 11, 17 nel quinquennio 1784/1788, mentre quelle salpate dal porto anseatico per gli Stati Uniti erano in numero inferiore: 5, 9, 9, 5, 7 per lo stesso periodo; BAASCH, 1892: 53-54, 64, 67-68, 82, 85. Nel 1798 nel solo porto di New York approdarono 20 navi provenienti da Amburgo: CHASE, 1988: 124.

²⁸ BAASCH, 1892: 66-67. Si ricorderà (cfr. cap. 2, nota 56) che Voght si era ritirato dalla società con Sieveking nel 1793. Egli tuttavia mantenne proprio il ramo americano degli affari commerciali della ditta. Cfr. SIEVEKING, 1912: 88. Nel luglio 1794, undici navi si trovavano nel porto di Amburgo indirizzate a Voght: BAASCH, 1892: 66-67.

²⁹ Cfr. anche WISKEMANN, 1929: 132-133; BAASCH, 1900: 158.

³⁰ Cfr. KEGEL, 1806: 105, 212-215.

This place has become the Asylum of the fugitives from Brabant and Flanders whose Effects are now principally in our stores. As the Alarm spreads in Holland, the merchants there send their property hither, and Hamburg may soon be called the emporium of the North³¹.

Non erano solo i belgi a emigrare nelle città anseatiche davanti all'avanzata delle truppe francesi. Prima di loro, i francesi erano arrivati in massa. L'immigrazione più specializzata dal punto di vista mercantile era tuttavia stata quella di negozianti inglesi, attirati negli anni Novanta da un mercato in piena espansione. Alcuni, naturalizzati amburghesi, resteranno in città anche dopo il 1806³².

La città anseatica ereditò da Amsterdam anche il ruolo di maggior centro finanziario del continente. Se ancora nel 1772 la Banca di Amburgo aveva in deposito 3,5 milioni di marchi banco, nel 1799 ve ne saranno 38,5. A tale data il giro d'affari complessivo della banca si elevò a 1.506 milioni, contro i 230 milioni di venticinque anni prima³³. Attraverso i banchieri amburghesi avvenivano inoltre anche i pagamenti delle sovvenzioni inglesi alle guerre di coalizione³⁴. In generale si ha l'impressione di un salto di qualità e di un perfezionamento nella circolazione creditizia. Se si considera che ancora nel 1783 John Parish aveva rischiato la bancarotta per la difficoltà di scontare delle ottime cambiali su Amsterdam di cui era in possesso, in modo da poter rimborsare i propri creditori, si comprenderà quanto ancora negli anni Ottanta del Settecento il sistema di circolazione ad Amburgo fosse insufficiente rispetto alle esigenze dei maggiori operatori³⁵.

Aperture commerciali in aree geografiche diverse dalle abituali rotte testimoniano inoltre della vitalità mercantile degli operatori anseatici e rafforzano vigorosamente i primi tentativi in questa direzione, compiuti già negli anni precedenti alla Rivoluzione francese³⁶. Nel 1800, il Senato dovette adottare disposizioni sanitarie restrittive, dal momento che erano ultimamente arrivate nell'Elba diverse navi direttamente da Smirne e da altri porti del Levante con carichi di cotone e merci diverse. Vista l'assenza di un lazzaretto, l'accesso ve-

³¹ N.A, T 211, roll 1, John Parish alla segreteria di Stato americana, Amburgo, 20 agosto 1794. Parish era viceconsole già dal 1790 (il posto di console era peraltro vacante).

³² HITZIGRATH, 1904: 52-53, 62. Tra i 152 inglesi che tra il 1795 ed il 1806 prestarono il giuramento per accedere alla condizione di borghese di Amburgo, 39 erano negozianti indipendenti, 80 commissionari di case inglesi. Non tutti - ad esempio i due figli di John Parish - erano peraltro immigrati alla prima generazione.

³³ BAASCH, 1900: 166; LAUFENBERG, 1911-1931: I, 10.

³⁴ Cfr. COPE, 1983: 66 riguardo al versamento di 400.000 £ sterline attraverso le case Schuck, Parish e Dorner nel 1795; EHRENBERG, 1905: 62-74.

³⁵ La vicenda, in EHRENBERG, 1905: 25-29, è stata accennata *supra*, cap. 2.2.

³⁶ Cfr. *supra*, cap. 3.2.

niva negato qualora le navi non potessero dimostrare di aver fatto la quarantena a Livorno, Trieste o Marsiglia³⁷. A partire dal 1796 navi in provenienza da Amburgo sono registrate con una certa regolarità anche all'Ile de France (Maurizio)³⁸, mentre si intensificano gli arrivi diretti da St. Thomas e da altri porti delle Indie Occidentali³⁹. Nel complesso, dunque, il porto anseatico sembra essersi ben inserito nei traffici coloniali.

Parallelamente si affermò inoltre il settore assicurativo. La prima compagnia era sorta ad Amburgo nel 1765. A fine Settecento vi erano già 7 compagnie, nel 1803 se ne contano 17, nel 1805 ben 30. Il loro giro d'affari si era anch'esso globalmente accresciuto: dai 150 milioni di marchi banco di capitale assicurato nel 1803, si passa a 308 milioni nel 1805. L'espansione del settore aveva consentito anche una riduzione dei premi, che passarono nel medesimo triennio dal 5,2% al 3,1%⁴⁰. Nei primi anni dell'Ottocento, Amburgo è ormai il principale centro assicurativo internazionale.

Una crescita così rapida non poteva avvenire senza disequilibri. Certo, il *boom* degli anni Novanta aveva fatto registrare la piena occupazione ad Amburgo, al punto che l'*Armenanstalt*, che al momento della sua istituzione nel 1788 aveva dovuto assistere 7.891 persone, dieci anni dopo assisteva 3.089 indigenti, e questo benché la soglia minima di reddito al di sotto della quale si riceveva l'aiuto fosse stata elevata di circa il 50%⁴¹. Tuttavia questo non significa di per sé che le condizioni di vita popolari fossero sensibilmente migliorate. Il costo della vita era infatti aumentato vertiginosamente: la ricerca di magaz-

³⁷ N.A., T 211, roll 1, notificazione del 26 settembre 1800 trasmessa dal console americano a Amburgo, Joseph Pitcairn, alla segreteria di Stato americana.

³⁸ Dal 1796 al 1804, rispettivamente 1, 1, 2, 4, 5, 6, 4, 1, 2 arrivi; TOUSSAINT, 1967: 197-238. Si tratta, tranne che per il 1796, di navi tutte di bandiera amburghese, che in parte continueranno a navigare nelle acque dell'Oceano indiano anche negli anni successivi, senza più toccare il porto di Amburgo (cfr. annesso n°1). Il *Christophe*, partito da Amburgo il 28 luglio 1800 e arrivata il 2 gennaio 1801, trasportava un carico consistente soprattutto in vino e acquavite, olio, prosciutto, oltre a vari articoli disparati (dichiarazione del capitano riportata in TOUSSAINT, 1967: 399). Si tratta dunque con ogni probabilità di prodotti francesi.

³⁹ 51 arrivi nel quinquennio 1790-95, 109 in quello 1796-1800: BAASCH, 1892: 74-75. Già durante la guerra d'Indipendenza americana ad Amburgo si registrano numerosi arrivi di navi dalle Indie Occidentali - 35 nel 1782 - ma alla fine del conflitto tali traffici si erano bruscamente ridotti (*ibidem*, 48, 65). Tutti i dettagli dell'operazione della nave amburghese *Argo*, spedita per Saint Thomas nel 1798 e catturata da un corsaro francese, in A.N.P., BB³189.

⁴⁰ WISKEMANN, 1929: 134; BAASCH, 1900: 167; SOETBEER, 1840-46: I, 18.

⁴¹ LINDEMANN, 1983: 62-65. Negli anni Novanta calò anche il numero di bambini che frequentavano le scuole dell'*Armenanstalt*, giacché i redditi nelle manifatture cittadine erano superiori ai premi di frequenza offerti dalla scuola. Non appena la situazione economica si deteriorò, il numero degli scolari si accrebbe notevolmente: da 933 nel 1800, si passò a 1.248 nel 1803, 2.351 nel 1808 e 2.584 nel 1809, e questo malgrado che l'istituto avesse dovuto sospendere i premi di frequenza, la distribuzione gratuita di vestiti e le altre forme di sovvenzione allo studio.

zini e depositi per le merci che affluivano quotidianamente dal porto aveva fatto accrescere il prezzo dei fitti del 200-300% dal 1792 al 1800, ed i generi alimentari di prima necessità erano rincarati nel medesimo lasso di tempo di più del 100%⁴². I salari tuttavia non avevano tenuto il passo, e lo testimoniano anche le numerose azioni di protesta che si verificarono in questi anni, sia tra i membri meno avvantaggiati delle corporazioni, sia tra i lavoratori delle manifatture. Durante il cosiddetto "sciopero generale" del 1791, il Senato e la *Bürgerschaft* non esitarono a ricorrere alla forza armata contro i garzoni delle corporazioni⁴³.

Ma non erano solo le condizioni di vita popolari a risentire del mutamento di scala dei traffici amburghesi. Esso influenzò infatti la mentalità dei negozianti stessi, specie quella dei più giovani. Paternali sull'avventatezza delle nuove generazioni sono un po' la costante di ogni generazione affermatasi, ma nell'Amburgo di fine Settecento si ha veramentè la sensazione che qualcosa sia mutato. Il vecchio Parish, che quanto ad operazioni azzardate non è certo l'ultimo arrivato, pure non fa che redarguire i suoi figli per la facilità con cui questi impegnano grosse somme in operazioni il cui potenziale profitto è proporzionale al rischio. Nelle sue memorie egli contrapponeva al "vecchio sistema", che presupponeva una graduale acquisizione di conoscenze ed esperienza nei settori di cui ci occupava e che si fondava su una grande rigidità ed una oculata e prudente gestione, al "nuovo sistema", caratterizzato da una sperimentazione spesso avventata in tutti quei settori che sembrassero offrire buone speranze di profitto, e fondato sull'accresciuta velocità nella circolazione del denaro⁴⁴.

In effetti nel decennio che seguì la Rivoluzione Francese Amburgo era stata enormemente favorita dagli eventi, che ne avevano fatto il maggiore emporio internazionale neutrale nel nord Europa. I traffici tra Francia e Gran Bretagna, ufficialmente proibiti, passavano per Amburgo, "neutralizzandosi". Benché ampiamente risaputa, la cosa faceva più o meno comodo a tutti⁴⁵. L'unico ad avere velleità di interrompere questa corrente commerciale era il governo francese, ma fino a brumaio, e anzi fino alla rottura della pace di Amiens, la *Grande Nation* non aveva assolutamente i mezzi per imporre la sua politica. Per riprendere le parole di Crouzet,

L'Elbe était devenue la grande porte par laquelle le commerce britannique s'engouffrait en Europe [...]. De plus, Hambourg était devenu également - sup-

⁴² Secondo i dati del "paniere" calcolati dall'amministrazione dell'Armenanstalt: cfr. KRAUS, 1965: 58, 67-70.

⁴³ Cfr. *supra*, cap. 2.4; sulle azioni di protesta di Amburgo LAUFENBERG, 1911-1931: I, 15; HERZIG, 1983: 95-100.

⁴⁴ EHRENBURG, 1905: 100-101.

⁴⁵ Cfr. TARLE, 1914: 143-164.

plantant Amsterdam - un centre financier international et la *clearing house*, le centre de compensation, de la plus grande partie du commerce européen⁴⁶.

In tali circostanze, non può dunque stupire che i negozianti amburghesi si fossero dati a speculare in grande stile sulle merci e ad emettere lettere di cambio di favore per un ammontare ben superiore al proprio capitale sociale. Bastava dunque relativamente poco ad inceppare il meccanismo creditizio. L'inverno 1798/99, particolarmente rigido, bloccò coi ghiacci il porto di Amburgo per più di cinque mesi. L'aumento dei prezzi delle derrate coloniali registratosi nell'ultimo anno aveva indotto i negozianti amburghesi a stoccare nei propri magazzini una quantità particolarmente elevata di merci - per circa 80 milioni, già pagati - prevedendo futuri aumenti, ed a passare inoltre numerosi ordini in Inghilterra per la prossima stagione. Se non che, oltre a subire il forte rincaro dei fitti dei magazzini, i negozianti si trovarono a non poter vendere le merci a causa dei ghiacci. I prezzi delle merci crollarono, giacché diversi possessori dovettero vendere per procurarsi del denaro liquido. Il tasso di sconto salì al 12-15%. Quando giunse da Londra la notizia della sospensione dei pagamenti della "Persent & Bädcker", 54 ditte amburghesi che possedevano cambiali sulla casa londinese dovettero dichiarare bancarotta: il *crack* era di 37-38 milioni di marchi. Per evitare una reazione a catena di proporzioni ancora maggiori, su garanzia delle maggiori case di Amburgo fu fondata una cassa di sconto per sostenere i negozianti in difficoltà. Anche la Banca e l'*Admiralität* adottarono provvedimenti anti-crisi⁴⁷. Il credito internazionale di Amburgo non fu così eccessivamente scosso e la ripresa fu relativamente rapida.

Tuttavia dopo la rottura della pace di Amiens le difficoltà incominciarono a farsi maggiori. Tra le istruzioni che Napoleone aveva inviato a Mortier alla vigilia dell'occupazione dell'Hannover nella tarda primavera del 1803, vi era anche l'ordine di farsi consegnare da Amburgo navi e marinai inglesi, nonché tutte le merci di proprietà britannica⁴⁸. Per questa volta non se ne fece niente, ma il programma sarebbe stato riproposto pari pari tre anni dopo. Intanto, benché i provvedimenti francesi lungo i fiumi del nord della Germania fossero di dubbia efficacia, la Gran Bretagna aveva comunque dichiarato Elba e Weser in stato di blocco. Nel 1804, non una sola nave salpò da Londra diretta a Amburgo, e le esportazioni britanniche verso l'area tedesca - Prussia esclusa - che nel 1802 avevano rappresentato ben il 19,3% del totale delle esportazioni inglesi, crollarono rapidamente. Prendendo il 1806 come anno base, l'indice passa da 143 nel 1802 a 91 nel 1803 (anno in cui si poté commerciare liberamente

⁴⁶ CROUZET, 1958: 130.

⁴⁷ GALLOIS, 1853-56: vol. II, 612-614.

⁴⁸ SERVIERES, 1904: 51-54; VOGEL, 1913: 12.

fino a giugno), a 24 nel 1804 e 29 nel 1805 (il blocco fu tolto nell'ottobre)⁴⁹. Oltre che Lubeca, la Frisia Orientale e Varel, furono soprattutto il porto prussiano di Emden e quello danese di Tönning ad assorbire il grosso delle esportazioni inglesi, fino ad allora dirette prevalentemente a Brema ed Amburgo.

E' da questo momento che il fenomeno dell'utilizzazione di porticcioli di convenienza in caso di impossibilità politica di ricorrere ai grandi porti inizia ad assumere dimensioni macroscopiche. Tönning era una cittadina danese con meno di duemila anime, situata alle foci dell'Eider, e priva di installazioni portuali degne di questo nome: "Tonningen was scarcely known to the world till the blockade of the rivers Elbe and Weser, by which circumstances it has got into great notoriety", osserva un contemporaneo⁵⁰. L'unico, enorme vantaggio era che la cittadina si trovava su territorio neutrale ed era il porto sul Mare del Nord non bloccato più vicino ad Amburgo. Il canale dell'Eider, ultimato nel 1784, la metteva inoltre in comunicazione col Baltico, circa all'altezza di Kiel. I proventi dei dazi di Tönning balzarono da 25.000 a 200.000 *Reichstaler*. Scaricate a Tönning, le merci venivano trasportate via terra fino a Glückstadt, e da lì spedite sull'Elba fino ad Amburgo, evitando così gli incrociatori inglesi alle foci del fiume. Un'alternativa più costosa e più soggetta a rischi di furto, ma talora egualmente impiegata, era quella di trasportare le merci interamente via terra fino ad Amburgo⁵¹. Che gli operatori a Tönning fossero amburghesi è comprovato tra l'altro anche dal fatto che gli arrivi e le partenze delle navi nel porto danese erano regolarmente segnalati dalla stampa amburghese, mentre un servizio regolare di posta fu istituito con frequenza bisettimanale⁵².

I dati a nostra disposizione sulle quantità di caffè, zucchero e cotone importati ad Amburgo tra 1803 e 1805 mostrano una netta contrazione rispetto agli anni precedenti: se riprendiamo i dati della tabella 3, si constata che entrarono in città mediamente circa la metà delle derrate che nel 1802, mentre il gonfiamento nel 1804 e 1805 delle cifre riferite alle navi maschera con ogni probabilità l'utilizzo di imbarcazioni di stazza decisamente inferiore. Occorre tuttavia tener presente che una parte delle merci poteva essere inviata direttamente da Tönning all'acquirente finale senza neanche transitare dal porto anseatico. Per valutare il grado di incidenza di questo blocco sul mondo mercantile amburghese può pertanto rivelarsi più significativo tener conto dei dati relativi ai traffici di Tönning:

⁴⁹ CROUZET, 1958: 129-136.

⁵⁰ ODDY, 1805: 345.

⁵¹ Cfr. CROUZET, 1958: 133; KÖPPEN, 1973: 137-144; il dato relativo all'aumento dei dazi riscossi a Tönning in THEDENS, 1905 e VOGEL, 1913: 13, senza che sia specificato di quali anni si tratti esattamente (1802, 1803, 1804 o 1805).

⁵² KÖPPEN, 1973: 122; ODDY, 1805: 345-350.

Tabella 4 - Valore delle esportazioni da Londra a Amburgo e Tönning
(in migliaia di sterline)

anno	1804	1805	1806
ad Amburgo	-	260	2702
a Tönning	1773	2372	282
totale	1773	2632	2984

Fonte: CROUZET, 1958: 135, tabella IV.

Un fenomeno del tutto analogo si rileva tra Brema e Emden. Lo spostamento delle vie di traffico è particolarmente evidente, così come l'immediato ritorno alla normalità non appena il blocco fu sospeso (ottobre 1805). Benché i dati si riferiscano alle merci in partenza dal solo porto di Londra, le proporzioni per le navi salpate da altre località dovettero essere analoghe, dal momento che l'accesso all'Elba era proibito indistintamente a tutti. Tra il 1803 ed il 1805,

l'introduction en Allemagne des marchandises britanniques ne présentait aucune difficulté [...]. L'Allemagne et, en particulier, le secteur côtier compris entre l'Ems et L'Eider, s'annonçaient comme le champ de bataille décisif dans la lutte économique entre l'Angleterre et Napoléon⁵³.

Nel 1806, il blocco inglese fu inoltre assai moderato, ed Amburgo poté ottenere già a metà maggio tutte quelle facilitazioni che nel 1803-05 erano state conquistate con esasperante lentezza. Il problema maggiore in questa fase non fu tanto quello di procurarsi le merci, ma piuttosto quello di rivenderle in una Germania nella quale la guerra aveva diminuito le capacità dei potenziali acquirenti.

Non disponiamo purtroppo di un numero sufficientemente ampio di archivi privati di negozianti per poter valutare con maggiore esattezza l'effetto degli sconvolgimenti commerciali di questi anni sulle fortune mercantili amburghesi. In parte, possiamo ricorrere ai proventi fiscali come indice del *trend* generale, ed in particolare ai dati relativi al *Schoß* e al *Werk- e Bakenzoll*, già ricordati nel cap. 3: il grafico n°1 evidenzia la netta crescita degli anni Novanta, particolarmente netta per quanto riguarda i due dazi (+230% nel 1799-1800 rispetto al 1793-94, contro un aumento "solo" del 64% del *Schoß* per lo stesso periodo)⁵⁴. Inoltre, è noto qualche dato assai significativo sulle fortune

⁵³ CROUZET, 1958: 134. Nel 1805 erano arrivate a Emden 222 navi dalla sola Londra: *ibidem*, p. 166.

⁵⁴ Ricordiamo (cfr. cap. 3, nota 49) che i dazi colpivano le merci in entrata, mentre il *Schoß* era una contribuzione *ad valorem* sul patrimonio la cui valutazione si basava sulla buona fede del contribuente stesso. Occorre quindi concludere, sulla base del diverso andamento delle due curve, o per una diminuzione relativa dei profitti (a maggiori importazioni corrisponderebbe

di qualche negoziante amburghese: sia la ditta "De Chapeaurouge", che la "Parish & Co." o la "Voght & Sieveking" vedono moltiplicarsi guadagni e capitale sociale nel corso degli anni Novanta. Per tutte e tre le case commerciali, il 1795 (occupazione di Amsterdam) è un anno di particolare grazia: la "De Chapeaurouge" registra un profitto di quasi 300.000 marchi banco, la "Voght & Sieveking" di 700.000, la "Parish & Co." di 1,8 milioni, somme superiori in tutti e tre i casi al capitale commerciale della ditta (cfr. i grafici nn°8-12)⁵⁵. Le fortune dei negozianti di Amburgo non sembrano essere state troppo scosse neppure dal blocco inglese dell'Elba del 1803-05, grazie soprattutto al ricorso massiccio ai porti vicini, né tantomeno dal successivo blocco tra l'aprile e l'ottobre 1806, che fu assai meno rigoroso del precedente⁵⁶. Fu infatti in questa occasione proibito l'ingresso nel fiume soltanto alle navi appartenenti a nazioni nemiche, mentre la navigazione neutrale non subì intralci. Tuttavia non si può affrettatamente concludere che non vi fossero difficoltà di sorta: ne è indice il tasso di sconto, che passò dal 3,5% del marzo 1803, al 4,5% in maggio, per raggiungere la punta massima dell'8-10% in settembre, assestandosi poi sul 7,5% per tutta la durata del blocco; tuttavia nel clima di scambi vivaci e di speculazione che caratterizzò il 1806 sarà al 2,5%⁵⁷. Di fronte ai rischi crescenti connessi ai traffici commerciali, una parte dei capitali prese in questi anni strade diverse, alimentando in particolare il fiorente settore assicurativo, di cui si è segnalato il prodigioso sviluppo proprio durante il primo blocco inglese dell'Elba.

5.3 Livorno

Già nella tabella 3 si è evidenziata la discordanza dei dati relativi al numero di

dunque un minore margine di profitto per unità valutaria di merce importata) o per un aumento dei consumi (i profitti derivanti dal commercio non vengono tutti trasformati in patrimonio, bensì in parte "bruciati" in spese che non comportano un accrescimento del patrimonio) o infine per una crescente reticenza a versare il dovuto alle casse cittadine.

⁵⁵ EHRENBERG, 1905: 85-87, 96; BÖHME, 1968: 69-72; SIEVEKING, 1912: 112-116. BÖHME, 1968: 26-27 mette peraltro in guardia da un uso avventato dei dati contabili delle ditte commerciali. In effetti occorrerebbe disporre di tutti i libri di conto e della corrispondenza in entrata ed in uscita per potersi pronunciare dopo approfondito studio di ogni singola voce sull'effettiva prosperità di una casa commerciale, mentre spesso non sono conservati che parti o brandelli di conti e bilanci, o annotazioni sporadiche, sulla cui esattezza si può per lo più legittimamente dubitare. I negozianti tendono infatti nei loro libri a mascherare con artifici contabili - ad es. ammortizzando una singola voce su più anni - le eventuali perdite; in termini generali, il bilancio non risponde ai criteri contabili che ai nostri giorni riteniamo corretti, e raramente è privo di errori di calcolo o di altro genere.

⁵⁶ Si veda ad es. la crescita regolare del capitale sociale della ditta Justus, specializzata nel commercio del tabacco (grafico n°13).

⁵⁷ HITZIGRATH, 1900: 14.

navi entrate nel porto di Amburgo, ma la contraddittorietà dei diversi dati a nostra disposizione sul movimento portuale di Livorno in questi anni è ancora più rilevante. Al di là dell'uso improprio che di queste cifre si è fatto - prendendo ad esempio dati prodotti da istituzioni diverse senza preoccuparsi della loro reale comparabilità - il problema di fondo è che nessuno, all'epoca, si è preoccupato di chiarire per iscritto cosa si intendesse col concetto solo apparentemente ovvio di "nave entrata nel porto". E' evidente che la Sanità del porto ed il Governatore ne avrebbero dato definizioni ben diverse, dal momento che a seconda degli anni i dati della prima istituzione sono da circa 8 a 50 volte inferiori a quelli della seconda, mentre le cifre sovente citate del Prato⁵⁸ - *grossomodo* uguali a quelle poi edite dal Repetti⁵⁹ - variano tra circa un terzo e la metà di quelli del Governatore. E' probabile che né il Prato né sulla sua scia il Repetti tenessero conto delle imbarcazioni più piccole, registrate invece dal Governatore, ma se si cerca di assemblare il numero di navi, tartane, brigantini, felughe, leuti e navicelli per cercare di comprendere di quali categorie Prato e Repetti non tennero conto, nessun risultato è convincente; né il numero delle "navi" delle fonti del Governatore corrisponde esattamente a quello delle "navi" dei due autori⁶⁰. Purtroppo, non esistendo molte altre fonti per valutare i traffici labronici, e ancor meno per stimare gli effetti della congiuntura sui patrimoni mercantili, è gioco forza cercare di trarre qualche conclusione da una

⁵⁸ Piero Bernardo Prato nacque a Portofino nel 1743, ma già nel 1747 si trasferì a Livorno, dove il padre comandava una nave di bandiera imperiale; a 13 anni iniziò anch'egli a navigare, come scrivano, come pilota e infine come capitano di una polacca; dal 1767 lavorava con lo zio nel magazzino aperto a Livorno per attrezzare le navi imperiali. Nel 1794 possedeva una fabbrica di cordami. Morì il 15 luglio 1814. Dal 1 gennaio 1764 al 20 settembre 1813 redasse il suo "Giornale della città e del porto di Livorno", i cui 63 volumi manoscritti sono conservati alla B.L.L.; alla fine di ogni anno, il Prato fornisce i dati delle navi da guerra e mercantili arrivate a Livorno, quest'ultime suddivise a secondo del tipo di bastimento tra navi e legni sottili. Delle navi, è indicata la bandiera e la provenienza. Cfr. RONCHETTI VITALONI, 1988.

⁵⁹ REPETTI, 1833-46: 768. Il Repetti riporta i dati dal 1766 al 1837 suddividendoli in "bastimenti a vela quadra" e "bastimenti a vela latina". Per gli anni 1796-1812 qui considerati, la coincidenza è completa tra le "navi mercantili" del Prato ed i "bastimenti a vela quadra" del Repetti, mentre in qualche anno (1797, 1799, 1801, 1806, 1807) vi è una differenza di qualche unità o qualche decina di navi tra la categoria "legni sottili" del Prato ed i "bastimenti a vela latina" del Repetti, senza che sia possibile spiegare questa differenza. Che il Repetti si sia peraltro appoggiato sul Prato è reso più verosimile dal fatto che a partire dal 1813 - data da cui non esistono più le rilevazioni del Prato - i dati del Repetti vengono quasi a coincidere con quelli del Governatore (cfr. grafico n° 14).

⁶⁰ Una schiera di laureandi ha utilizzato e trascritto i dati tratti dall'A.S.L., *Governatore lettere civili*, f. 61-94 e A.S.F., *Segreteria di Gabinetto*, 153; vista la problematicità di tali dati, non li ho verificati sulle fonti originali. Cfr. GRASSI, 1936-37; ALLORI, 1971-72 (per l'aspetto mercantile, la migliore di queste tesi); GIORGI, 1971-72; GIANFRANCHI, 1974-75. I dati riportati nel grafico n° 15 comprendono le navi da guerra ed i corsari, il cui numero nel decennio Novanta variò da 30 (1791) a 346 (1795). Per questo decennio, i dati della navigazione mercantile sono riportati in MANGIO, 1974: 39, 148-150, 182.

rida di dati fortemente discordanti. L'andamento complessivo del movimento del porto di Livorno per le navi in entrata (dati del Governatore e del Repetti per il numero complessivo di imbarcazioni) è evidenziato nei grafici annessi n°14 e n°15⁶¹.

Nonostante le difficoltà momentanee provocate dalla diverse occupazioni militari, nel suo complesso la guerra costituì senza dubbio una manna per Livorno, tanto più che il blocco di Genova ed il declino di Marsiglia non potevano che avvantaggiarla⁶². La città beneficiò anche dell'immigrazione di negozianti di altre piazze - soprattutto francesi - attirati dall'incremento dei traffici. Nel 1793 diversi francesi stabilitisi a Livorno ottennero la naturalizzazione toscana, evidentemente preferibile alla nazionalità francese per commerciare in Europa⁶³. Perfino un autore come Filippini, altrove assai restio nel riconoscere un ruolo positivo alla guerra per l'economia marittima labronica, afferma che

La période postérieure à 1792 est celle des «grandes heures» de Livourne, pratiquement jusqu'à l'annexion à l'Empire français, malgré les deux occupations françaises de 1796 et 1799. Du fait de l'impitoyable blocus maritime, Marseille, puis Gênes (qui n'a jamais été au XVIIIe siècle un concurrent sérieux), ne comptent plus guère dans le commerce méditerranéen, pas plus que Venise, victime des «impérialismes» français et autrichien. Livourne est le premier port de la Méditerranée pendant près de 15 ans. Et cette primauté n'est pas due au hasard: les réseaux commerciaux ne s'improvisent pas⁶⁴.

Valutare le difficoltà causate dal blocco britannico di Livorno, proclamato ogni volta che i francesi si impadronivano della città, non è semplice. In generale, si può osservare che sia nel 1796-97 che nel 1799 il numero di navi arrivate a Livorno calò sensibilmente, e l'influenza della congiuntura politico-militare è ancora più evidente se anziché prendere i dati globali per l'annata si considerano gli arrivi mensili (cfr. i grafici nn°16 e 17). Tuttavia, si direbbe che passato il primo *shock* i traffici tendessero a riprendere nel giro di qualche mese, indipendentemente o meno dal fatto che gli occupanti se ne fossero andati: con ogni probabilità, si arrivava ad un *modus vivendi* che tenesse conto delle esi-

⁶¹ Le cifre della Sanità sono state comparate con quelle dei bastimenti a vela quadra del Repetti: il grafico n°14 evidenzia visualmente l'impossibilità di basarsi sui dati della Sanità finché non si trovi modo di chiarire cosa essi indichino in realtà.

⁶² ZOBBI, 1850-52: III: 94.

⁶³ FILIPPINI, 1990a: II, nota 26, p. 11. Sull'afflusso di francesi all'indomani della Rivoluzione, cfr. anche MORI, 1956: 18; FAZZI, 1955: 5; BORTOLOTTI, 1970: 37. Nel 1805 arrivarono a Livorno quasi 500 profughi ebrei, sfuggiti al *pogrom* di Algeri: i più benestanti o coloro che trovarono un garante - circa 250 persone - poterono restare: tra essi, numerosi negozianti, spesso parenti di un rappresentante di una casa mercantile labronica: sulla vicenda, cfr. BEDARIDA, 1982.

⁶⁴ FILIPPINI, 1990a: I, 64. Per la posizione di Filippini sulla tematica dell'influenza della guerra su Livorno, cfr. *supra*, cap. 3.4., e FILIPPINI, 1989c: 52, 70-71.

genze locali come di quelle politico-militari. Del resto negli anni Novanta i bisogni degli eserciti occupanti erano tali da tradurre l'intervento militare in un salasso alle finanze locali: ma una volta estorto il possibile, occorreva pur sempre permettere che la città riprendesse almeno in parte le sue abituali funzioni economiche, in modo che potesse provvedere a pagare il soldo e a mantenere le truppe occupanti⁶⁵. Per tutti gli anni Novanta del Settecento e ancora nei primi anni del nuovo secolo, inoltre, la posizione inglese nel Mediterraneo non fu sempre sufficientemente forte da poter controllare ad ogni momento tutti i punti bloccati. In linea generale, si può ragionevolmente dubitare che un paio di fregate inglesi stazionate nel Tirreno bastassero a rendere il porto impraticabile. Si trattava piuttosto di una azione di freno puntuale, frequente ma non costante. Se il 5 marzo 1801, il console americano a Livorno riferiva che

Our port is still blockaded, and it is difficult to say whether the enormous imposition within, or the British which prevent the communication from without is most destructive to this unfortunate city⁶⁶,

dieci giorni dopo aggiungeva che

This port appears no longer blockaded, at least during the past ten days no English ships has been seen from the town⁶⁷.

Anche negli anni in cui Livorno era annessa all'Impero vedremo come il blocco inglese non fosse costante. Malgrado le difficoltà è comunque fuori discussione che il motore della crescita fosse la guerra, cosa di cui i contemporanei erano perfettamente consapevoli. Alla fine del 1801, nel clima che precedette la pace di Amiens, il console americano a Livorno rilevava:

The panic of peace has so palsied all men in trade in this part of Europe as totally to suspend every commercial negotiation [...]. The commerce of Italy [...] has been for nearly four years, I might without fear of contradiction pronounce, the most lucrative⁶⁸.

Come sempre, al ritorno della pace una parte delle relazioni commerciali guadagnate durante la guerra potevano essere mantenute. Sulla curva dei bastimenti in entrata, la pace di Amiens del 1802 produsse anzi semmai una crescita sensibile.

L'interesse del console americano per il commercio labronico, constatabile dai rapporti citati, non è casuale. Come avveniva in quegli stessi anni ad Am-

⁶⁵ Secondo ALBANI, 1921: 32, le taglie e le contribuzioni raccolte da Deputazione del Commercio nel periodo 1797-1800 ammontarono a 6 milioni di lire toscane.

⁶⁶ N.A., T 214, roll 1, Appleton alla Segreteria di Stato americana, Livorno, 5 marzo 1801.

⁶⁷ *ibidem*.

⁶⁸ N.A., T 214, roll 1, Appleton alla Segreteria di Stato americana, Livorno, 12 dicembre 1801 (e duplicato del 14 dicembre per completare i margini del registro, illeggibili a causa della rilegatura).

burgo ed in realtà su tutti i mari, anche a Livorno i traffici con gli Stati Uniti si erano sviluppati prodigiosamente. Se nell'intero decennio 1780-1790 erano arrivate a Livorno solamente 5 navi statunitensi, con l'inizio delle ostilità i traffici americani si accrebbero al punto che nel 1795 fu ritenuto opportuno istituire a Livorno un consolato americano⁶⁹. Dal 1798, gli arrivi a Livorno furono:

Tabella 5 - Arrivi di navi americane a Livorno, 1798-1808

anno	navi	anno	navi
1798	4	1804	44
1799	27	1805	76
1800	66	1806	129
1801	24	1807	152
1802	57	1808	19
1803	43		

Fonte: KEENE, 1978: 687⁷⁰.

Se al ritorno alla pace nel 1802 - e ben presto anche a causa della guerra tra Stati Uniti e Tripoli - i traffici americani nel Mediterraneo erano complessivamente diminuiti, essi si erano mantenuti invece più sostenuti a Livorno, grazie specialmente alla modicità dei diritti portuali⁷¹. Con la ripresa delle ostilità, il commercio americano a Livorno conobbe una nuova impennata. Nel 1805 su navi americane furono importate merci - in prevalenza derrate coloniali⁷² - per più di 3,4 milioni di dollari, e l'anno successivo per più di 5,3 milioni. Benché una parte delle navi ripartissero in zavorra, le esportazioni - consistenti soprattutto in seta, sapone, olio, vino, destinati per lo più alle Antille - non furono indifferenti: mezzo milione di dollari nel secondo semestre 1805, 2,5 milioni nel 1806⁷³. In parte la navigazione americana copriva probabilmente

⁶⁹ SONNINO, 1909: 123-124. Nel 1795 fu nominato console americano a Livorno il negoziante Filippo Filicchi, sostituito verso la fine del 1798 da Thomas Appleton, che sarebbe rimasto fino alla sua morte avvenuta nel 1840: cfr. KEENE, 1978: 683.

⁷⁰ I dati tratti da A.S.L., *Sanità*, ff. 701-705, e riprodotti in ALLORI, 1971-72, non coincidono con quelli forniti dal console americano a Livorno, utilizzati da KEENE, 1978. La differenza è sovente dell'ordine di qualche unità, ma talora decisamente più sensibile.

⁷¹ N.A., T 214, roll 1, Thomas Appleton alla Segreteria di Stato americana, 1 giugno 1802. I diritti imposti alla navigazione erano ivi definiti "excessively small". Appleton, che prese servizio come console agli inizi del 1799, segnalò ripetutamente ai propri superiori come i traffici americani a Livorno si fossero accresciuti solo dopo il suo arrivo. Benché in parte le informazioni da lui diffuse sulle condizioni daziarie particolarmente favorevoli possano aver contribuito ad incoraggiare alcuni operatori d'oltreoceano, ciò non giustifica certo che il numero delle navi americane approdate prima del suo arrivo passi nei suoi rapporti da 23 (lettera del 15 gennaio 1802) a 22 (1 giugno 1802) e infine a 21 (29 febbraio 1806).

⁷² Prodotti di riesportazione - cioè coloniali - figurano nel carico del 70% delle navi entrate americane a Livorno tra il 1798 ed il 1808: KEENE, 1978, 695.

⁷³ SONNINO, 1909: 123-124, riporta la cifra di 48 navi per il 1795, di 55 per il 1800 ma si

proprietà e merci inglesi, ma è impossibile dire in che misura i sospetti napoleonici fossero fondati⁷⁴.

Come da altri porti neutrali, ma meno che da Amburgo, anche a partire da Livorno si svilupparono dei traffici con le colonie francesi, ormai di fatto liberate dalle restrizioni del regime dell'Esclusivo. Tra il 1795 ed il 1806, 7 navi approdarono all'Ile de France provenienti da Livorno: in maggioranza si trattava qui di navi americane all'interno di un circuito triangolare, mentre in un solo caso la nave era di proprietà toscana⁷⁵. Tuttavia la presenza di navi e capitani toscani nell'Oceano Indiano e fino a Canton è attestata già dagli anni Ottanta del Settecento, in maniera più che sporadica. Gli armatori erano livornesi⁷⁶. Benché di non grande entità, questi traffici testimoniano pur sempre dell'importanza delle rotte di navigazione che toccavano Livorno e dell'intraprendenza di alcune case mercantili.

Ci si può legittimamente chiedere quanto i negozianti residenti a Livorno profittassero dell'aumento di traffici su bandiere neutrali, che avvenivano per lo più probabilmente per conto di operatori estranei alla piazza⁷⁷. Pur non disponendo di contabilità mercantili, dai processi in caso di cattura da parte dei corsari di cui sarà parola nel capitolo seguente apprendiamo tuttavia che gli invii di navi americane erano tutti alla consegna di negozianti della piazza, che si occupavano di trovare gli acquirenti per le merci importate. Se la commissione percepita era quella abituale del 2%, nel biennio 1805-1806 i negozianti di Livorno dovettero intascare 174.000 dollari di commissioni, pari a circa

tratta solo delle navi provenienti dagli Stati Uniti e non di tutte le navi americane; KEENE, 1978: 692-693 segnalò come il 62% delle navi americane approdate a Livorno tra il 1798 ed il 1808 venissero direttamente dagli Stati Uniti; i dati di Sonnino sono dunque attendibili. Per i valori delle importazioni ed esportazioni cfr. N.A., T 214, roll 1, elenco delle navi americane arrivate a Livorno nel secondo semestre del 1805, e due elenchi semestrali per il 1806 (in tali elenchi il totale delle navi arrivate è di almeno 138, con l'incertitudine dovuta al fatto che i margini dell'elenco del secondo semestre sono incompleti), dati cioè superiori a quelli di KEENE, pure tratti anch'essi da fonti consolari americane.

⁷⁴ Come si è rilevato, il 62% delle navi americane arrivate a Livorno proveniva direttamente dagli Stati Uniti. E' peraltro vero che spesso avevano fatto uno scalo intermedio a Gibilterra, dove non era impossibile che avessero caricato qualche cassa di manufatti; né d'altronde può essere escluso che i prodotti caricati in madrepatria non provenissero dalle colonie britanniche nelle Antille. Sui sospetti francesi dell'esistenza a Livorno di cospicui traffici britannici nel 1805-1806 cfr. MARMOTTAN, 1896: 148-154, 185-186. Secondo alcuni rapporti, manufatti inglesi venivano scaricati in prossimità del porto di Livorno, con falsi marchi di fabbrica tedeschi, e recuperati da imbarcazioni di piccola stazza, che riuscivano a entrare nel porto inosservate.

⁷⁵ TOUSSAINT, 1967: 197-238. Cfr. il dettaglio di queste operazioni nell'annesso n°2.

⁷⁶ BONIFACIO, 1937.

⁷⁷ Che le esportazioni su navi statunitensi avvenissero per conto di negozianti americani è implicito nelle missive di Appleton, che stima il profitto per gli americani al 50-100% per ogni carico. Cfr. ad es. N.A., T 214, roll 1, Livorno, 15 gennaio 1802.

780.000 lire toscane. Per il *surplus* tra esportazioni ed importazioni americane, i pagamenti avvenivano via Londra⁷⁸, secondo circuiti finanziari ampiamente rodati. Quanto al volume complessivo dei traffici labronici, per quanto riguarda quelli di importazione si può rilevare che il diritto dell'1% sulle merci all'entrata del porto di Livorno - diritto che gravò tanto sui manufatti che sulle materie prime - produsse circa 840.000 lire toscane⁷⁹. Questo dunque implicherebbe un valore globale annuo delle importazioni nei primissimi anni del secolo attorno agli 84 milioni, senza contare i cereali, esenti dall'imposta, che tradizionalmente costituivano uno dei principali articoli dei traffici di Livorno. Dal 1793-94 al 1797-98, Livorno aveva importato dal Levante e dall'Africa del Nord mediamente almeno 185.000 hl di grano all'anno⁸⁰. Non disponendo di termini di paragone per epoche precedenti, non è possibile quantificare la crescita dei traffici labronici. Tuttavia, 84 milioni annui senza contare i grani rappresentano una cifra cospicua in assoluto⁸¹.

⁷⁸ N.A., T 214, roll 1, Appleton alla Segreteria di Stato americana, Livorno, 1 giugno 1802. 1 \$ USA = 5 franchi circa, 1 lira toscana nel 1805-06 oscilla tra 89 e 92 centesimi di franco.

⁷⁹ VIANELLO, 1940: 119. La comunità di Livorno aveva istituito già nel novembre 1799 un diritto dell'1% su tutte le mercanzie importate ed esportate via mare senza scorta militare, per poter coprire le spese derivanti dalla necessità di armare una piccola flotta in grado di proteggere la navigazione dagli attacchi dei corsari francesi; tale diritto pare fosse esteso alle merci importate a Livorno via terra - commestibili esclusi - nel gennaio 1800. Per far fronte al debito pubblico, nel novembre 1800 fu invece istituita una imposta del 2%; non è chiaro se questo dazio si sostituì o si sovrappose al precedente; successivamente esso fu ridotto all'1% da Ludovico il 17 dicembre 1801 (con vigore dal 1 gennaio 1802): REPETTI, 1833-46: 749; MANGIO, 1974: 236, 257-259; BARUCHELLO, 1932: 541. Il testo del motuproprio di Ludovico è riprodotto in GUARNIERI, 1962: 702-705 e GUARNIERI, 1968: 60-64. Secondo Baruchello, Mangio e DAL PANE, 1971-73: II, 14, il dazio colpiva anche le merci all'esportazione, ma il testo di legge è chiaro. La confusione nasce probabilmente da una infelice formulazione del Repetti, ripresa poi dagli altri autori, e dall'analogia col dazio del 1799, che riguardava anche le merci all'esportazione. Nel manoscritto utilizzato da Vianello si parla del resto espressamente dell'aumento dell'1% del dazio sulle merci *in entrata* a Livorno: il dato si riferisce dunque probabilmente al 1801.

⁸⁰ FILIPPINI, 1989c: 58. Mancando i dati relativi all'importazione dall'Africa del Nord per l'anno 1796-97, la media data è per difetto. In netta crescita le importazioni da Odessa e dal Mar Nero in generale: cfr. HERLIHY, 1976.

⁸¹ Stando ai dati di Filippini, nel 1735 Livorno avrebbe importato merci per circa 20 milioni di l.t. (FILIPPINI, 1989c: 49). Da quanto è dato da capire, l'autore ha calcolato tale cifra a partire dalle quantità di merci importate, moltiplicandole per il prezzo medio dell'ultimo quarto del secolo. La cifra è pertanto da prendere con riserva. Altrove (FILIPPINI, 1980c: 4) l'autore valuta approssimativamente a 10 milioni di l.t. le importazioni durante la Guerra di Successione austriaca e a 12-13 milioni quelle durante la Guerra dei Sette anni e la Guerra d'Indipendenza americana, ma tali cifre appaiono incompatibili con la somma delle importazioni da alcuni singoli porti - Livorno importa nel 1783 dai soli Aleppo, Alessandria, Smirne, Tunisi, Algeri merci per più di 4 milioni di l.t. - riportate per il periodo della Guerra d'Indipendenza americana in FILIPPINI, 1989c.

5.4 Bordeaux

Nel corso degli ultimi trent'anni alcuni studiosi hanno sfumato l'immagine che era propria della storiografia ottocentesca di una totale e ininterrotta paralisi dei traffici commerciali di Bordeaux dalla Rivoluzione alla Restaurazione ed introdotto alcuni distinguo nella congiuntura, pur mantenendo un giudizio complessivamente negativo sul periodo⁸².

E' stato in primo luogo sottolineato che fino al 1792 il commercio marittimo di Bordeaux continuò secondo i percorsi tradizionali, pur subendo una contrazione a causa di diversi fattori: cattivi raccolti di cereali e uva, tendenza sempre più marcata delle colonie a rivolgersi al commercio straniero e loro stato di inquietudine culminato nell'insurrezione di Santo Domingo (1791-93), e generale incertezza negli ambienti finanziari francesi in seguito alle agitazioni rivoluzionarie. Tuttavia la guerra marittima non era ancora iniziata, né era ancora sensibile la destabilizzazione provocata dall'inflazione degli assegnati. Alcune spedizioni consentirono ancora elevati profitti, anche se tendenzialmente il clima fu di recessione⁸³. La vera crisi tuttavia iniziò a partire dalla dichiarazione di guerra alla Gran Bretagna. Un certo traffico neutrale poté inizialmente essere garantito dalla Danimarca e dalle città anseatiche, ma il 1 luglio 1793 il governo francese dichiarò l'embargo sulle navi neutrali (durato fino al 27 marzo 1794) e nell'agosto proibì l'esportazione di merci di prima necessità; il massimo generale paralizzò inoltre gli scambi. Il tentativo del Comitato di Salute Pubblica nel marzo 1794 di regolamentare rigidamente il commercio estero mediante la creazione di una apposita agenzia non diede i risultati sperati, né movimentò i traffici della piazza⁸⁴.

Dagli inizi del 1795 tuttavia, e specialmente dopo la pace con la Prussia, le Province Unite e la Spagna, gli scambi ripresero con vigore. La Gran Bretagna, come abbiamo osservato, proibiva infatti ai neutrali solo la navigazione diretta tra le colonie ed i porti francesi, ma ammetteva tali traffici con uno scalo intermedio in un paese neutrale. Gli operatori neutrali erano in parte senz'altro in grado di inserirsi per proprio conto nei traffici tra colonia e

⁸² Cfr. ad es. per un quadro a tinte fosche MALVEZIN, 1892: IV, 15-34; un'immagine più attenuata invece in CROUZET, 1968a: 485-510; BUTEL, 1966a, 1968, 1969, 1970, 1972, e la recente sintesi in BUTEL, 1991b. La necessità di operare distinzioni nella congiuntura del periodo rivoluzionario è stata confermata anche per La Rochelle, il cui sviluppo rispecchia sostanzialmente quello bordolese: CHARBONNEL, 1989.

⁸³ CROUZET, 1968a: 485-491.

⁸⁴ Cfr. BÉCAMPS, 1955. A far parte dell'*Agence Commerciale* furono chiamati tre negozianti: Grammont (futuro *adjoint* municipale), J. Jones e Zimmermann. L'intera operazione portò ad esportare merci per 4,28 milioni di l.t., contro i 20 previsti. Cfr. anche BRAUDEL, 1970-80: III.1, 100.

madrepatria; tuttavia i negozianti francesi non erano completamente estromessi. Gli armatori bordolesi non avevano infatti che prendere a nolo navi americane o nord-europee (danesi, prussiane, anseatiche) per poter importare le derrate coloniali; meglio ancora, potevano trovare un prestanome neutrale che coprisse mediante una modica percentuale la proprietà in realtà francese delle loro navi, non senza che tale pratica creasse in caso di contestazione notevoli problemi giuridici. Il tutto poteva naturalmente essere notevolmente semplificato se un membro della famiglia era inviato nel paese neutrale⁸⁵.

I have already mentioned to you the delicate situation I am frequently placed in by refusing to grant Consular Certificates to vessels purchased here by Americans on French account: the merchants of this city really believe that they render a great service to our commerce when they find means of putting their ships under the flag of the United States. They even tell me it is my duty, and the wish of my Government, that I assist them in this particular, and when they find persuasion will not answer, they generally finish by offering me from one thousand to five thousand francs, according to the magnitude of the object⁸⁶.

L'abuso della neutralizzazione delle navi non cessò negli anni seguenti. Dalla ripresa delle ostilità nel 1803 all'aprile 1805, W. Lee segnalava che a Bordeaux erano state armate 51 navi sotto bandiera americana, di cui 42 erano con ogni probabilità per conto francese, e valutava ad almeno 80-100 il numero di navi americane armate in porti francesi ma non appartenenti in realtà a cittadini americani. Non meraviglia dunque che nel 1804 il negoziante bordolese Lainé potesse affermare che "les expéditions américaines vivifient seules notre commerce"⁸⁷. Il console statunitense rilevava inoltre come a Bordeaux diversi suoi colleghi, rappresentanti di Stati neutrali, favorissero la pratica di "neutralizzare" le navi francesi con una commissione del 2-2,5%⁸⁸. A coprire le proprie navi

⁸⁵ La diversificazione geografica dei diversi membri della casa commerciale appare come una delle strategie cui le case mercantili ricorsero in modo sistematico nel periodo del blocco continentale, ed è un tema su cui dovremo pertanto tornare. Si tratta di un comportamento proprio del mondo mercantile anche in periodi di pace, ma che in epoche di guerra doveva venire accentuato e oculatamente studiato in funzione delle possibilità che restavano aperte al commercio. Un esempio è fornito dalla casa Lopès-Dubec di Bordeaux: quando nel 1795 David, figlio maggiore del negoziante Salomon, sposa Sara Furtado, l'atto di matrimonio rivela che il fratello della sposa è a New York, mentre due fratelli dello sposo sono negozianti a St. Thomas, colonia danese delle Antille: CAVIGNAC, 1982-83: 70. Alcuni negozianti bordolesi con un parente negli Stati Uniti sono ricordati di BUTEL, 1977: 437-438.

⁸⁶ N.A., T 164 roll 2, W. Lee al Segretario di Stato americano, 29 novembre 1804. Il 1 marzo 1805, Lee segnalava che "many merchants in this city who could not procure certificates for their vessels of me were fitting out others at Marséilles and St. Sebastians" [sic].

⁸⁷ SÉE, 1933: 40. Lainé ricorse massicciamente per le sue spedizioni alla neutralizzazione americana. Nella sua corrispondenza è confermato che il costo dell'operazione era del 2% (*ibidem*, 39).

⁸⁸ N.A., T 164 roll 2, W. Lee a Armstrong, ambasciatore americano a Parigi, e per conoscenza alla segreteria di Stato americana, Bordeaux, 26 aprile 1805. Piuttosto che far andare i pro-

mediante falsi documenti non erano del resto i soli francesi: anche i britannici vi trovavano un notevole vantaggio. Nel maggio 1795, il console statunitense a Bordeaux segnalava che numerosi americani recentemente giunti da Jersey e Guernsey avevano riferito che vi si stampavano falsi documenti americani, con i quali le navi armate nelle due isole si recavano poi in Francia:

The papers are so well imitated that it is difficult even for an American, acquainted with the signatures, to distinguish the false from the real Registers and See letter - by which means these English vessels sail with security, as American, many of which have been visited by French armed ships and let pass⁸⁹.

Quanto alle esportazioni di Bordeaux, queste continuavano ad essere garantite tradizionalmente dal commercio nordeuropeo, che sotto il Direttorio si mantenne ad un discreto livello:

Tabella 6 - Navi straniere entrate nel porto di Bordeaux (per bandiera e provenienza) numero totale (in parentesi: con derrate coloniali)

bandiera	1796	1797	1798	1799
Nord Europa	132 (18)	199 (20)	172 (-)	154 (-)
americana	64 (13)	51 (29)	34 (19)	-
Totale	196	250	206	154
di cui da Nord-Europa	118	120	146	137

Fonte: BUTEL, 1967b: 42-43, 305 (dati per difetto, giacché basati su una serie incompleta di giornali locali).

Che questi traffici potessero procurare ingenti benefici anche agli operatori francesi, è testimoniato tra l'altro dal successo di Ouvrard, che sotto il Direttorio riuscì a guadagnare mezzo milione di franchi a Bordeaux - in moneta sonante, non in assegnati - in un'operazione commerciale proprio con derrate coloniali⁹⁰. Anche i negozianti bordolesi profittarono delle occasioni che si pre-

venti nelle casse private o pubbliche degli altri consoli, Lee proponeva di istituire un diritto del 2,5-5% per la neutralizzazione americana di navi francesi da destinarsi ad una cassa per i marinai americani senza mezzi. Il dettaglio dei costi di naturalizzazione (prussiana) per una nave bordolese sono riportati anche in BUTEL, 1967b: 129: 400-500 franchi per i documenti, 2% di commissione sul valore del carico e 2% sui noli.

⁸⁹ N.A., T 164 roll 1, J. Fenwick al Segretario di Stato americano, Bordeaux, 15 maggio 1795. Nel 1797-98 sono segnalate in Gran Bretagna vere e proprie officine per la fabbricazione di falsi documenti che consentissero di mascherare come americane navi inglesi. Anche nel caso che il capitano della nave fosse realmente americano, inoltre, sovente la proprietà della nave e/o del carico era inglese, o l'armamento avveniva con capitali e/o assicurazione britannici: cfr BONNEL, 1961: 68-69.

⁹⁰ WOLFF, 1992: 31-32. Nel 1798-99, nel contratto di 64 milioni per l'approvvigionamento per la marina, Ouvrard avrà tra i suoi soci anche il bordolese Blanchard (*ibidem*, 48-49, 301). Il legame di Ouvrard con l'ambiente bordolese è anche di natura privata: a Parigi avrà quattro figli da Teresa Cabarrus, già amante di Tallien e Barras, e nipote del noto armatore bordolese Dominique Cabarrus (1722-1799), padre di Jean-Valère (1758-1829) che sarà uno dei nego-

sentavano; Cabarrus poté accrescere enormemente la propria fortuna sotto la Rivoluzione e l'Impero, Fieffé ebbe modo di rifarsi dal suo fallimento a Nantes nel 1786, e non furono certo i soli⁹¹.

La fine delle speranze di pace e l'inasprimento del conflitto economico con la Gran Bretagna nel gennaio 1798 (legge del 29 nevoso VI), parallelamente al peggioramento delle relazioni franco-americane e ad una crisi finanziaria e di credito che fece aumentare l'aggio al 3% al mese, portò ad una brusca contrazione degli affari nel corso del 1798 e soprattutto del 1799, quando sulla piazza di Bordeaux si risentirono anche gli effetti negativi della crisi di Amburgo e dei fallimenti che essa aveva provocato⁹² - segno d'altra parte della intensità dei legami che univano ancora Bordeaux al porto anseatico. Tale intensità è indirettamente comprovata anche dal fatto che il 13,4% del numero ed il 22,3% del valore delle cambiali protestate a Bordeaux tra l'anno III e l'anno VIII (sett. 1794 - sett. 1799) erano state emesse ad Amburgo⁹³.

Le trattative per la pace all'indomani del colpo di stato di brumaio consentirono tuttavia una certa ripresa, così che il bilancio 1795-1801 non si chiude con un quadro completamente fosco. Un'ulteriore possibilità, ampiamente utilizzata, di rifornirsi di merci e di realizzare profitti era stata offerta in questo periodo dalla attività di corsa, di cui tratteremo analiticamente nel capitolo seguente.

Fino al 1801, il ricorso ai neutrali e la guerra corsara furono dunque i due canali che consentirono ai negozianti e agli armatori bordolesi di mantenere un discreto livello di affari. Con il ritorno alla pace, si ripristinarono immediatamente le tradizionali correnti di scambio. Nel 1802, entrarono a Bordeaux 220 navi cariche di derrate coloniali, di cui una buona metà in provenienza diretta dalle colonie, e le restanti da porti dell'Europa del Nord o americani; nel primo semestre del 1803 le navi arrivate direttamente dalle colonie saranno 88, cui vanno aggiunte 68 navi americane⁹⁴. Tra il 22 novembre 1801 ed il 21 novembre successivo, furono armate nel porto girondino 207 navi dirette alle colonie: quasi la metà, 101, per Santo Domingo, ed altre 70 per le Antille, le mete tradizionali dei traffici bordolesi⁹⁵. Si conferma peraltro anche l'interesse per l'O-

zianti più attivi a Bordeaux durante l'Impero e la Restaurazione.

⁹¹ CAVIGNAC, 1970: 62-63; BUTEL, 1967b: *passim*.

⁹² CROUZET, 1968a: 40-41, e BUTEL, 1970: 543-544.

⁹³ GARDEY, 1985: 26.

⁹⁴ BUTEL, 1968: 212, e BUTEL, 1970: 544.

⁹⁵ I dati sono tratti da Arch.Mun.Bx., fonds Delpit 63, camicia Chambre de Commerce, Etat du nombre des navires expédiées de Bordeaux pour les colonies, allegato alla memoria del 19 ventoso XII (10 marzo 1804) oltre citata. BUTEL, 1968: 212, e BUTEL, 1970: 544 riporta la cifra di 208 armamenti per il 1802, ma indica che il 30% era destinato per l'Oceano Indiano: si tratterebbe invece, secondo i dati allegati dalla camera di Comercio, tutt'al più di un sesto

ceano Indiano e le coste africane già manifestatosi negli ultimi anni dell'*ancien régime*⁹⁶. Alla rottura delle negoziazioni franco-britanniche nel maggio 1803, 156 navi bordolesi si trovavano in mare, e di queste 63 furono catturate dalla marina inglese: era nuovamente indispensabile ricorrere alla navigazione neutrale.

Dal 1803 alla fine del 1805 questa consentì in effetti alla piazza di Bordeaux di mantenere gli scambi ad un livello ancora più elevato che nella seconda metà degli anni Novanta del Settecento. L'importanza dei neutrali è evidenziata dal fatto che se nel 1802, quando era possibile far navigare le navi sotto bandiera francese, il traffico straniero all'entrata del porto di Bordeaux aveva rappresentato il 21% del totale delle navi entrate, tale percentuale passa al 44% nel 1804, al 50% nel 1805 e sarà ancora del 43% nel 1807, mentre crollerà al 2% nel 1808⁹⁷, quando il traffico neutrale non sarà più tollerato e gli Stati Uniti avranno proibito alla propria marina mercantile il commercio con la Francia e con la Gran Bretagna (22 dicembre 1807). Gli ingressi a Bordeaux di navi estere, riportati nella tabella 7, evidenziano l'entità dei traffici su navi straniere, ben superiore che sotto il Direttorio; benché sovente le navi entrassero a Bordeaux in zavorra, nondimeno un certo approvvigionamento era garantito, come pure l'esportazione dei prodotti regionali.

Tabella 7 - Navi straniere entrate nel porto di Bordeaux, 1802-1807

anno	numero	USA	DK
1802	460	88	42 [•] 75
1803 ⁺	316	68	70
1804 ⁺	381	81	76 [•] 117
1805	902	201	247 [•] 173
1806	642		•180
1807	516	121	•276

Fonte: BUTEL, 1967b: 101-104, 323-328; BUTEL, 1970: 546; BRAUDEL, 1970-80: III.1, 103; [•] Dati riportati in HEILS, 1953: 87, sulla base delle dichiarazioni delle navi alla partenza dai porti danesi e norvegesi. ⁺ I dati per il 1803 si riferiscono al periodo gennaio-settembre; per il 1804, marzo-settembre (i dati sono invece per l'intero anno).

delle spedizioni, se si considerano anche i bastimenti inviati verso le coste atlantiche dell'Africa. Parallelamente agli sforzi per riacciare le relazioni coloniali, i negozianti si sforzarono di migliorare le condizioni dei traffici europei: si veda l'articolata memoria a stampa del Consiglio di Commercio di Bordeaux del 26 piovoso X (15 febbraio 1802) in A.d.G., 8 M 14.

⁹⁶ Con 116 navi arrivate da Bordeaux all'Ile de France nel decennio 1780-89, 94 nel decennio Novanta e 50 nel 1800-1810, Bordeaux conferma la sua preminenza rispetto agli altri porti francesi: 33% delle navi arrivate dalla Francia all'Ile de France nel decennio Ottanta e quasi il 50% nel periodo successivo provengono dal porto girondino, che in questa area risente dunque meno degli altri porti francesi della crisi dell'età rivoluzionaria. I dati in TOUSSAINT, 1967: 191-238. Le esportazioni di prodotti bordolesi in questa regione potevano inoltre avvenire tramite un porto neutrale, come attesta il carico del *Christophe*, richiamato più sopra, nota 38.

⁹⁷ BUTEL, 1970: 546-549. Nel 1805 il traffico straniero era circa per un quarto danese, per un altro quarto americano; le navi prussiane rappresentavano il 15%.

Laddove un confronto tra fonti francesi e fonti di altri Stati è stato fatto, come è il caso per la Danimarca, esso evidenzia come i valori dei traffici delle due statistiche non corrispondano. In altre parole, le importazioni francesi in provenienza dalla Danimarca risultano sensibilmente superiori ai dati danesi delle esportazioni verso la Francia. In parte, la differenza è dovuta a diversi criteri statistici: a prezzi fissi per i Danesi, a prezzi medi annuali per i Francesi; le statistiche danesi inoltre non registrano le esportazioni da Altona e da Tönning, porti franchi. Tuttavia, poiché le differenze riguardano quasi esclusivamente le derrate coloniali, non è da escludersi che una parte delle importazioni francesi "dalla Danimarca" nascondano in effetti traffici simulati con l'Inghilterra⁹⁸.

Malgrado la massiccia affluenza di navi neutrali negli scambi dei commercianti bordolesi, permaneva certamente un notevole grado di incertezza, anche perché in conseguenza delle forti oscillazioni dei prezzi le derrate all'arrivo non potevano essere sempre rivendute con profitto: "Il fallait prévoir les événements et donner des ordres en conséquence pour ne pas faire des mauvais affaires"⁹⁹. Occorreva inoltre una estrema cautela:

Je vous prierai de me faire l'expédition d'une vingtaine des barriques (de sucre) par le premier navire qui partira pour Bordeaux, en observant de prendre toutes les précautions possibles pour l'assurance et la neutralisation, ne voulant absolument courir aucune chance hasardeuse; vous pourriez vous prévaloir sur moi en m'envoyant facture¹⁰⁰.

L'assicurazione era contratta sovente all'estero, nel porto di partenza della nave, affidando al corrispondente l'incarico di "neutralizzare" il carico: nel gennaio 1803, Lainé scriveva a Altmann e Winckelmann di Emden "pour vous recommander et vous prier de vouloir bien neutraliser et faire réclamer s'il y a lieu la cargaison du navire neutre le Tun sortent d'Emden, cap.^t Dierlich, dont la destination est pour Dunkerque, Calais, Ostende ou Anvers"¹⁰¹.

Benché teoricamente proibiti, i traffici con l'Inghilterra o con prodotti inglesi non dovevano presentare in questo periodo difficoltà insormontabili. Per i manufatti una delle rotte preferite pare essere stata quella che dai porti del Mare del Nord via Bruxelles portava in Francia. E' peraltro possibile che che

⁹⁸ HEILS, 1953: 60-72, 119, 203-206. Delle navi giunte a Bordeaux nel 1807 dalla Danimarca, sette su otto sono in zavorra, mentre delle 198 navi danesi ripartite dal porto giron-dino, quasi tutte sono cariche.

⁹⁹ Bibl.Mun.Bx., *Correspondence Lainé*, ms.1041, p. 343, a Archibal et McCarr, di Filadelfia, 17 luglio 1805. Su Lainé, commissionario bordolese, si veda SÉE, 1933.

¹⁰⁰ Bibl.Mun.Bx., *Correspondence Lainé*, ms.1041, p. 211v., a Archibal et McCarr, di Filadelfia, 21 dicembre 1804.

¹⁰¹ Bibl.Mun.Bx., *Correspondence Lainé*, ms.1041, p. 232.

altri itinerari, anche marittimi, abbiano avuto una importanza analoga, e che la via terrestre appaia prioritaria solo a ragione della grande inchiesta che fu condotta in Belgio su questi traffici fraudolenti¹⁰². I *dossiers* della polizia francese attestano evidentemente solo i casi di frode scoperta, ma sono già assai significativi. Nell'aprile del 1800, ad esempio, Salomon Moline di Amburgo inviava via Wesel a David Moline a Bordeaux scialli, *mousselines*, pizzi e tessuti indiani di chiara origine britannica, per un valore di 4.000 £ sterline, assicurate al 10% contro eventuali rischi di sequestro presso la "Florin, Friand et Cattoir" di Bruxelles. Le merci erano per conto dei due Moline¹⁰³. Anche la "Julian et neveu" di Bordeaux si procurò negli anni IX e X (1801-02) diversi manufatti inglesi tramite Florin di Bruxelles; una delle spedizioni prevedeva l'invio di flanelle e tessuti inglesi provvisti di falsi marchi di fabbrica tedeschi, per un valore di 8.550 franchi. L'impresa coinvolgeva negozianti di Parigi, Bruxelles e Düsseldorf¹⁰⁴. Il caso scoperto di maggiore entità riguarda la ditta "Ant. Cardoze et fils"¹⁰⁵ di Bordeaux e portò nell'ottobre 1808 all'arresto di Antoine Cardoze, peraltro presto rilasciato sia in considerazione della sua età che per la garanzia offerta da altri due negozianti della piazza. L'inchiesta, partita dal sequestro delle carte di Florin a Bruxelles, aveva provato che

la maison s'est livré à l'introduction frauduleuse des marchandises anglaises et toiles d'Inde dans le courant de 1802 et années antérieures par l'entreprise de Pierre Florin de Bruxelles, fameux assureur dans cette partie.

Negli anni in questione, Salomon-Antoine Cardoze (1750-1826), negoziante a Bordeaux aveva inviato il figlio maggiore Aaron-Antoine (1772-1829) a Parigi. Quest'ultimo riconobbe di aver in effetti ricevuto da Florin merci per un valore

¹⁰² Si ne vedano i *dossiers* in A.N.P., F⁷8008-8030 ed il repertorio relativo F^{7*}727. Il materiale è estremamente ricco e a mia conoscenza è stato utilizzato solo parzialmente da R. Dufraisse (DUFRAISSE, 1973 e un articolo del 1961 riprodotto in DUFRAISSE, 1922: 193-216). Quanto allo sviluppo dei traffici via terra, la loro accresciuta importanza è attestata dalla Camera di Commercio di Bordeaux: "Le commerce par terre a été infiniment plus étendu en l'an XI qu'en 1789". Durante la pace il trasporto per mare aveva registrato comunque una ripresa: Arch.Mun.Bx., fonds Delpit 63, camicia Chambre de Commerce, Mémoire, 19 ventoso XII (10 marzo 1804).

¹⁰³ A.N.P., F⁷8019, doss. 174A, l'assicurazione in F⁷8024, doss. 201A.

¹⁰⁴ A.N.P., F⁷8019, doss. 191A.

¹⁰⁵ Questo il nome della ragione sociale formata il 16 germinale anno XI (23 marzo 1803) con un capitale totale di 341.214 franchi, di cui 3/8 forniti dal padre, 2/8 da Aaron, e 1/8 ciascuno dai tre altri figli Elie, Moise-Antoine e Abraham-Louis (il cui apporto è reso possibile essenzialmente da una anticipazione del padre sulla futura eredità, mentre Aaron beneficia soprattutto dei 52.000 franchi della dote della moglie). Solo il padre ed il figlio maggiore avevano la firma. L'altro figlio, Benjamin, nel 1807 è a Mulhouse. La società fu sciolta a decorrere dal 10 gennaio 1807. I figli Moise e Louis si misero allora per proprio conto nella «Cardoze (M. et A.) frères». Cardoze père figura anche in una inchiesta sul contrabbando di merci inglesi vendutegli da tale Gaudiot, attivo tra Parigi e il Belgio: DUFRAISSE, 1992: 207-212.

di 80.000 franchi circa, pagandogli un premio d'assicurazione del 15-20%. Era il fratello Moise-Antoine Cardoze (1779-?), installato a Londra, a occuparsi di inviare le merci a Amburgo. Le risposte di Aaron durante l'interrogatorio furono piuttosto abili. Da un lato, egli richiamò a propria difesa il clima generale in cui si svolsero tali traffici, mettendo l'accento soprattutto sugli anni della pace di Amiens piuttosto che su quelli antecedenti:

Ce que l'ai fait en 1802 et 1803, ma conscience était loin de me l'imputer à crime, puisque tous les négociants français faisaient à peu près de même, et qu'aussitôt que les lois sont devenues plus prohibitives à cet égard, je m'y suis religieusement conformé.

Dall'altro lato egli insinuò che il suo compito si limitava a incaricare Florin di fargli pervenire le merci, e che se dunque Florin non pagava i diritti previsti, non era in fondo affar suo, né egli era tenuto a saperlo. Aaron accennava poi al fatto che ormai egli si occupava di far stampare a Rouen e altrove tele francesi, vendute poi sul mercato bordolese: un accenno all'industria nazionale non poteva che metterlo in buona luce agli occhi delle autorità. Alla vicenda non fu in effetti dato seguito giudiziario, in considerazione del fatto che essendo la casa commerciale Cardoze ormai in fallimento, un'eventuale pena pecuniaria sarebbe andata a detrimento dei creditori; si tenne inoltre presente che il vecchio Cardoze aveva famiglia numerosa di dieci figli. La frode orchestrata dal padre non impedì poi alla generazione dei figli di essere attivi nel commercio e in parte nella produzione tessile¹⁰⁶.

Con ciò, non si vogliono negare le difficoltà del periodo. Una memoria della Camera di Commercio di Bordeaux del marzo 1804, in risposta ad una inchiesta prefettizia, giudicava che l'importazione di derrate coloniali francesi e straniere non raggiungeva al massimo che un ottavo delle quantità importate annualmente nel 1788-89. Si giudicava impossibile valutare i guadagni derivanti dalle importazioni ed esportazioni del porto:

il faudrait consulter plusieurs négociants [et...] qu'ils fassent une réponse sincère; et comment concilier cela avec le secret qui est l'âme du commerce. Mais les importations et les exportations ne sont pas en général l'objet des spéculations de nos commerçants, elles présentent trop d'instabilité. Ils préfèrent s'en tenir à l'état de simple commissionnaire parce que c'est celui le seul qui avec le temps et l'économie conduit le plus sûrement à la fortune¹⁰⁷.

Che il commercio in proprio fosse più rischioso di quello per commissione è fuori di dubbio, ma è invece lecito dubitare che il mondo del negozio bordolese

¹⁰⁶ Gli elementi esposti sono tratti da A.N.P., F⁷8024, doss. 201A; le notizie biografiche sono state completate a partire da CAVIGNAC, 1991: 121-122, e CAVIGNAC, 1987: 23-25, 133.

¹⁰⁷ Arch.Mun.Bx., fonds Delpit 63, camicia Chambre de Commerce, Mémoire, 19 ventoso XII (10 marzo 1804).

all'indomani della rottura della pace di Amiens fosse composto da timorati commissionari così come la Camera di Commercio voleva far credere al prefetto. Non si spiegherebbe altrimenti come in quello stesso anno 1804 la piazza di Bordeaux potesse essere scossa da un'ondata di fallimenti particolarmente violenta, attribuita dai contemporanei ad un eccesso di speculazioni. I più clamorosi furono quelli della "Strobel e Martini" e di R. Julian, con un passivo di 7 milioni di franchi ciascuno, e della "Perrot & Binaud", di 3 milioni, ma ne seguirono altri di notevole entità. Nel 1805 furono invece diversi agenti di cambio a fallire: malgrado fosse loro proibito operare per proprio conto, pare si fossero invece dati alla banca e all'aggio; a peggiorare le cose fu in parte la reazione di panico di diversi negozianti, che ritirarono le somme deposte presso i propri agenti di cambio, provocando così dei vuoti di cassa - panico d'altra parte più che comprensibile se si considera che il fallimento di Seigneuret era valutato a 3 milioni¹⁰⁸. Il 1805 fu un anno di burrasca finanziaria su tutto il territorio francese, anche a seguito del *crack* dei *Négociants réunis*; la cronologia della crisi bordolese sembra tuttavia seguire percorsi non perfettamente coincidenti con quelli parigini¹⁰⁹.

Tuttavia non tutti perdevano. La società in accomandita "Raymond et C.ie" fondata il 1 floreale X (21 aprile 1802) per la durata di 5 anni per il commercio di lane di qualsiasi specie e per la commissione di articoli diversi registrava ad esempio al maggio 1805 un beneficio di più di 43.000 franchi, su 35.000 franchi di capitale¹¹⁰. Alle soglie della proclamazione del blocco continentale, la situazione non era certo florida. Tuttavia, diverse case commerciali si erano industriate già da diversi anni, talora con un discreto successo, a tro-

¹⁰⁸ Notizia dei fallimenti del 1804 in N.A., T 164 roll 2, lettera di W. Lee al ministro americano a Parigi, 8 luglio 1804. Lee stesso aveva dovuto sospendere i pagamenti per la sua ragione sociale "Perrot & Lee". Nel maggio 1805 arriverà ad un accordo coi creditori (*ibidem*, accordo a stampa). Cfr. anche Arch.Mun.Bx., *Correspondence Lainé*, ms.1041, p. 35v., 2 febbraio 1805: "Tout cela sont les résultats de la guerre et de la secousse que nous avons prouvé". Bibl.Mun.Bx., mscr. 713⁽¹⁾ 8, p. 98, 17 pratile XIII (6 giugno 1805), dove il totale del passivo dei cinque agenti di cambio falliti viene indicato a 8 milioni. A.N.P., F⁷8443, doss. 4260P, lettera del commissario di polizia di Bordeaux, P. Pierre, al 3° arrondissement di polizia a Parigi, 7 messidoro XIII (16 giugno 1805) per i fallimenti degli agenti di cambio. Cfr. anche BUTEL, 1977: 443.

¹⁰⁹ Cfr. BOUVIER, 1970; TULARD, 1989: 554-556, voce "crises économiques". I fallimenti nel negozio bordolese del 1804 sono in effetti troppo tardivi per inserirsi nella cronologia della crisi essenzialmente agricola del 1802 - che in provincia si prolungò fino al 1803 - ma precedono di diversi mesi la crisi finanziaria del 1805-07. In parte, essi sono responsabili delle difficoltà nella capitale: cfr. BERGERON, 1978a: 289.

¹¹⁰ Arch.Mun.Bx., fonds Delpit 181, camicia Raymond: la società è tra Pierre Carles, negoziante bordolese (24.000 franchi) e R. Raymond, negoziante di Sant'André de Cubzac. La società sarà sciolta nel maggio 1810. Carles ricupererà interamente il proprio capitale di partenza, mentre Raymond appare indebitato in misura crescente nei confronti del socio.

vare delle modalità che consentissero di condurre comunque a termine delle operazioni commerciali: era un'esperienza che poteva rivelarsi preziosa negli anni a venire.

PARTE TERZA

**I NEGOZIANTI E LA SFIDA DEL BLOCCO
CONTINENTALE**

CAP. 6 - PERSISTENZA DELL'ATTIVITA' COMMERCIALE: LE OPPORTUNITA' OFFERTE AL COMMERCIO

Benché per il regime napoleonico le esigenze del mondo commerciale marittimo dovessero necessariamente passare in secondo piano davanti alle priorità di ordine politico e agli imperativi bellici, si era consapevole della difficile situazione provocata dalle normative proibitive nei porti dell'Impero. Per lenire la miseria determinata dalla drastica riduzione dei traffici portuali e in mancanza di potere e di fondi, i comitati di beneficenza e assistenza locali non potevano che ricorrere a insufficienti palliativi, quali la distribuzione gratuita di zuppe alla Rumfort o la promozione di qualche opera pubblica. Davanti ad allarmanti rapporti sulla situazione delle città portuali, a livello statale ci si rese conto che non si poteva interrompere completamente ogni attività marittima. Da un lato si continuò a incoraggiare l'armamento di corsari, che potevano oltre a tutto danneggiare il nemico. D'altro canto, a partire dal 1809 fu gioco forza permettere una certa ripresa degli scambi commerciali marittimi - soffocati dai decreti di Berlino e di Milano e dagli *Orders in Council* - se non si voleva trovarsi contro, oltre al negozio portuale, anche gli agricoltori e gli industriali che non riuscivano a vendere i loro prodotti o a rifornirsi di materie prime. Benché tale ripresa dovesse teoricamente avvenire all'interno di una precisa regolamentazione e di un forte controllo statale, di fatto essa sfuggì parzialmente alla sorveglianza, e gli armatori francesi seppero forzare talora la mano, ottenendo tacitamente prima, ufficialmente poi, di poter fare l'inevitabile scalo in Inghilterra. Volontà politica e circostanze di vario ordine fecero sì che fossero soprattutto i negozianti della *ancienne France* ad approfittare di queste concessioni del regime al commercio marittimo. Se non volevano restare nell'ozio, i negozianti di Livorno e di Amburgo erano costretti a muoversi nell'incerto confine che separava lecito e illecito, se non nell'illegalità vera e propria. I bordolesi, pur non disdegnando di ricorrervi all'occorrenza, disposero invece grazie alle licenze di navigazione di una via più comoda e meno rischiosa, se non più redditizia, per approvvigionarsi di derrate coloniali o vendere i prodotti della regione, mantenendo un certo volume degli scambi.

6.1 Il quadro legislativo dalla proclamazione del blocco continentale

Abbiamo sopra ricostituito le prime fasi nell'*escalation* di proibizioni commerciali che accompagnò il conflitto franco-britannico a partire dai suoi inizi, nel 1793. Restano ora da analizzare le disposizioni adottate sia dalla Francia che dalle altre maggiori potenze a partire dal decreto di Berlino che istituiva, il 21

novembre 1806, il blocco continentale.

Se le vittorie militari delle armate napoleoniche avevano permesso di poter fare applicare le norme proibitive contro il commercio inglese in di un'area del continente assai più estesa dei confini dell'Impero, gli accordi di Tilsit (7 luglio 1807) rafforzarono la posizione di Napoleone e prospettarono la possibilità di una chiusura pressoché totale del continente al commercio inglese. Alla fine del 1807, Russia, Prussia e Austria avevano aderito al blocco; il bombardamento inglese di Copenaghen nel settembre 1807, durato tre giorni consecutivi, aveva avuto l'effetto di spingere la Danimarca a fianco di Napoleone; i porti anseatici e la Pomerania svedese erano in mano francese; il Portogallo, restio a promulgare il decreto di Berlino, venne militarmente occupato. Nel Mediterraneo, la Spagna era stata costretta ad adottare i provvedimenti contro la Gran Bretagna, mentre i principali porti italiani erano controllati direttamente dai Francesi (Genova, Livorno) o da Stati satelliti ed alleati (Ancona, Napoli, Venezia, Trieste).

La situazione si prestava dunque all'inasprimento delle disposizioni relative al blocco: il decreto di Fontainebleau (13 ottobre 1807) ed i due decreti di Milano (23 novembre e 17 dicembre 1807) accentuarono il carattere offensivo della politica mercantile napoleonica ed eliminarono diverse ambiguità ed incertezze del testo del decreto di Berlino: le derrate coloniali e numerosi altri articoli furono dichiarati inglesi per la loro stessa natura, e come tali soggetti alla confisca qualora risultassero sprovvisti di certificati d'origine rilasciati dal console francese del porto d'imbarco ed attestanti la loro origine lecita; le navi che avessero fatto scalo in Inghilterra erano soggette a confisca, con tutto il carico, indipendentemente dalla bandiera e dalla proprietà; infine, in risposta agli *Orders in Council* dell'11 e del 18 novembre 1807, che istituivano un blocco rigoroso di tutti i porti del continente da cui la bandiera inglese fosse esclusa (cioè di tutto il continente, tranne la Svezia) e imponevano ad ogni nave diretta verso porti continentali la visita a bordo ed il pagamento all'erario inglese del 25% di dazi sul valore del carico, Napoleone dichiarava denazionalizzati e soggetti a confisca tutti i vascelli che si fossero piegati alla visita inglese¹. Da parte inglese, era dunque permesso ai neutrali di commerciare solo

¹ Cfr. CROUZET, 1958: 290. Sugli *Orders in Council*, i cui testi sono riprodotti in HECKSCHER, 1922: 393-407, si veda CROUZET, 1962; cfr. anche LEFEBVRE, 1982: 286-292. Una nota del 25 gennaio 1810 di Champagny destinata agli Stati Uniti precisava le condizioni alle quali una nave visitata in mare dalla marina inglese era considerata denazionalizzata: era ammissibile la disamina della carte di bordo per accertare la reale bandiera della nave, mentre qualsiasi intervento volto a prelevare passeggeri o marinai, o a verificare la proprietà delle merci, legittimava il sequestro francese della nave: *Correspondance de Napoléon Ier*, 1859-1869: vol. XX, n° 16169, p. 143.

con un porto inglese, o tramite l'intermediazione inglese; da parte francese, ciò rendeva confiscabile la nave ed il carico. Scompariva così ogni possibilità teorica di un commercio neutrale, il che portò tra l'altro ad un rapido deterioramento dei rapporti tra Stati Uniti da un lato, e Francia e Gran Bretagna dall'altro.

In seguito ai numerosi incidenti avvenuti, il 27 dicembre 1807 il presidente Jefferson aveva chiuso alle navi appartenenti alle nazioni belligeranti europee l'accesso ai porti statunitensi, proibendo al contempo agli americani di armare per l'Europa. Napoleone rispose col decreto di Baiona (17 aprile 1808) che autorizzava la confisca di navi statunitensi, con la giustificazione che queste dovevano necessariamente trovarsi in posizione irregolare rispetto alle leggi vigenti nel loro paese. Il traffico neutrale veniva così interamente paralizzato.

Il 19 marzo 1809 l'embargo fu sostituito dal *Non-Intercourse Act* che, pur mantenendo la proibizione per i cittadini americani di commerciare con Francia e Gran Bretagna, permetteva i traffici con la penisola iberica, la Danimarca, la Svezia - cosa che di fatto finì con l'alimentare in parte gli scambi con la Gran Bretagna e l'Olanda, vista la mancanza di controlli americani. Il 23 marzo 1810 Napoleone, col decreto di Rambouillet dichiarò retroattivamente di buona preda tutte le navi americane entrate nei porti dell'Impero dopo il 20 marzo 1809, cioè dall'indomani della istituzione del *Non-Intercourse*. Se inizialmente il decreto di Rambouillet ebbe l'effetto di indirizzare le navi americane verso gli Stati Uniti, ben presto la situazione volse nuovamente a favore della Francia. Il 1 maggio 1810 il Congresso americano aveva in effetti sospeso il *Non-Intercourse Act* e accordato al presidente la facoltà di proibire a partire dal marzo 1811 le importazioni dagli Stati europei che non avessero revocato a quella data i provvedimenti contro la navigazione neutrale (*Macon-Act*). Giocando abilmente sul piano diplomatico, la Francia annunciò la revoca dei decreti di Berlino e di Milano qualora l'Inghilterra avesse da parte sua revocato gli *Orders in Council* e spinse così gli americani ad un atteggiamento ostile rispetto all'Inghilterra, che sfocierà dapprima al ripristino di un nuovo *Non-Intercourse* nei confronti della sola Inghilterra (2 marzo 1811) e più tardi, nel giugno 1812, nella dichiarazione di guerra. Il 2 novembre 1810, il presidente Madison ristabilì il libero commercio tra Stati Uniti e Impero².

Nel 1810 si registra "en même temps qu'un effort désespéré de l'Empe-

² Sulle relazioni franco-americane cfr. LEFEBVRE, 1982: 403-414; MELVIN, 1919; CROUZET, 1958: 470-475. Per una interpretazione in chiave politica del fallimento dell'embargo americano cfr. FRANKEL, 1982. Sull'evoluzione della politica statunitense a partire dal 1806, cfr. FORBES, 1938: 720-726; HEATON, 1941.

reur pour englober effectivement, bon gré, malgré, l'Europe entière dans son système, un revirement presque complet dans sa conception centrale de la lutte engagée ou du moins de la stratégie qu'elle comportait"³. Di fronte alla gravità della situazione economica francese e all'impossibilità di esportare il *surplus* agricolo, Napoleone rese sistematico il regime di navigazione con licenze (decreti di Saint-Cloud del 3 e del 25 luglio 1810) già sperimentato su base individuale a partire dal giugno 1809. Il 5 agosto, il decreto di Trianon elevò notevolmente i dazi vigenti sull'introduzione di derrate coloniali e di materie prime di provenienza non britannica, regolati da diversi decreti del 1806; i nuovi dazi erano di poco inferiori nei calcoli napoleonici al sovrapprezzo derivante dall'importazione in contrabbando delle stesse merci⁴. Oltre all'evidente scopo fiscale, apertamente dichiarato nel preambolo del decreto, - i proventi della dogana imperiale erano crollati da 51 milioni di franchi nel 1806 a 11,5 nel 1809⁵ - si può rilevare come nessuna concessione venisse invece fatta sui manufatti di produzione straniera. Le derrate coloniali, invece, che restavano ancora escluse dagli articoli permessi dalle licenze di navigazione del 1809, rientrarono a pieno titolo tra i prodotti commerciabili; tra decreti francesi, *Orders* inglesi, embargo americano e blocco marittimo, le sole vie mediante le quali tali prodotti erano arrivati nei territori controllati dalla Francia negli ultimi anni erano state il contrabbando e le catture dei corsari.

Contemporaneamente a questa relativa apertura commerciale, si assiste ad un pesante inasprimento repressivo, reso possibile dalla vittoria di Wagram e dall'alleanza austriaca: perquisizioni a tappeto, confische, spedizioni militari in territori nominalmente indipendenti, inaugurazione della politica degli autodafé dei manufatti proibiti, introduzione di una nuova legislazione che prevedeva fino alla pena capitale per i reati di contrabbando in banda armata (decreti di Fontainebleau, 18 e 19 ottobre 1810)⁶. La pace sul continente - se si esclude il focolaio iberico - consentiva a Napoleone di esercitare una sorveglianza più rigorosa lungo le coste poste sotto il suo diretto controllo e di co-

³ DUNAN, 1946: 71.

⁴ Le premesse, il testo della tariffa di Trianon e le immediate conseguenze nei rapporti franco-americani in DUNAN, 1946: 87-89; MELVIN, 1919: 213-218.

⁵ Cfr. DUNAN, 1946: 82.

⁶ Un particolare sforzo fu compiuto per "risanare" contemporaneamente i mercati dell'intera Europa, sequestrando o sottoponendo alla tariffa di Trianon tutto quanto vi si trovasse. La capillarità di questa operazione ha permesso a LEFEBVRE, 1982: 409 di parlare di una "grandiosa operazione di polizia" in tutto l'Impero e negli Stati vassalli. E' in questo contesto che si svolse ad Amburgo "l'operazione Holstein" di cui sarà parola più oltre, e che si modificò, in senso restrittivo, il regime di porto franco di cui Livorno aveva beneficiato in virtù di un decreto del 1808.

stringere con opportune minacce Svezia, Prussia e Russia a fare altrettanto⁷; dall'estate, in effetti, i traffici tra Helgoland e le coste del Mare del Nord cessarono completamente. L'annessione dell'Olanda e, con decreto del 13 dicembre 1810, di tutta la costa settentrionale tedesca fino a Lubecca, doveva completare il quadro, rendendo fattualmente impossibile quel contrabbando che la tariffa di Trianon avrebbe già dovuto rendere irredditizio.

Se l'insistenza di Napoleone per l'adozione della tariffa in tutto il continente poteva non essere del tutto invisa ai sovrani europei per l'importante risvolto fiscale che essa comportava - l'Austria e la Russia rifiutarono tuttavia di promulgarla - l'instaurazione di un sistema di navigazione a tutto vantaggio dell'Impero creò risentimenti, e le perquisizioni ed i roghi pubblici di merci sequestrate alienarono definitivamente le simpatie al blocco che ancora avessero potuto sussistere⁸. L'imperativo di piegare l'Inghilterra portò inoltre a nuove annessioni, di cui fu vittima anche Amburgo.

Per i negozianti dell'Impero, caduta l'iniziale speranza che Napoleone potesse riportare l'agognata pace, non restava che adattarsi alla situazione, facendo uso delle possibilità commerciali ancora aperte - corsa e licenze - o infrangendo le normative vigenti. Quanto al loro rapporto col regime, dalla rottura della pace di Amiens o al più tardi dal decreto di Berlino, i negozianti mostrano chiari segni di distacco, apatia e talora insofferenza: aspetti, questi, che esamineremo nei capitoli seguenti, limitandoci qui invece alle attività "legali", per quanto, come vedremo, il confine sia oltremodo labile.

6.2 La guerra di corsa

All'approccio storiografico di più vecchia data, volto a ricordare le imprese dei corsari locali e ad esaltarne l'audacia⁹, si sono affiancate ricerche di stampo più moderno che mirano a valutare globalmente l'effetto della guerra di corsa su una determinata piazza¹⁰ o ad esaminarne i riflessi sui rapporti internazionali¹¹. Recentemente è apparso uno studio sulla corsa francese in età rivolu-

⁷ Il legame intercorrente tra possibilità di controllo e pace e tra estensione del contrabbando e guerra è uno dei *leitmotiv* di CROUZET, 1958.

⁸ Sul rifiuto austriaco e russo di aderire alla tariffa di Trianon, cfr. LACOUR-GAYET, 1950-55: IV, 336.

⁹ RIBADIEU, 1854; MAUPASSANT, 1907; e ancora recentemente CIAMPINI, 1969a; TOUSSAINT, 1977. MAUPASSANT, 1910, 1913-14, 1917 considera peraltro singoli corsari tanto sotto l'aspetto giuridico di alcune controversie insorte, che dal punto di vista dell'armamento e dei profitti.

¹⁰ BUTEL, 1966a; CHARBONNEL, 1977; EVEN, 1987.

¹¹ BONNEL, 1961; BONNEL 1969. Già VIGNOLS, 1927 aveva segnalato la necessità di un approccio alla guerra di corsa in termini di storia economica, sociale e internazionale; tuttavia l'articolo, scritto sotto l'impressione della prima guerra mondiale, mira più a dimostrare l'inu-

zionaria e napoleonica in cui l'autore, dopo aver richiamato il contesto economico e politico di quegli anni, analizza le caratteristiche degli armamenti corsari, la loro gestione economica, i profitti e le perdite e affronta il tema dei prigionieri di guerra catturati dagli inglesi¹². Tuttavia, malgrado il buon livello di questo testo, per avere un quadro globale dell'importanza della corsa sull'economia di una città resta da utilizzare sistematicamente ancora molto materiale¹³. Ci limiteremo in questa sede a considerare l'attività corsara nei nostri tre porti all'epoca del blocco continentale, per vedere se essa, come era stato il caso a Bordeaux in età rivoluzionaria e consolare, poté costituire una fonte importante di creazione di capitale per alcuni armatori e azionisti¹⁴.

L'armamento di navi corsare era stato autorizzato dalla Convenzione col decreto del 31 gennaio 1793. Poiché la marina inglese ricorse massicciamente a navi neutrali, il governò francese rafforzò già nel maggio le disposizioni, dichiarando soggetta a cattura la proprietà nemica anche qualora questa si trovasse su navi appartenenti a nazioni neutrali. Infine, la legge del 19 nevosio dell'anno VI autorizzò la cattura delle navi (anche neutrali) che trasportassero a bordo merci appartenenti a cittadini britannici¹⁵. Nel complesso la legislazione francese era piuttosto favorevole all'attività di corsa e gli armatori bordolesi non esitarono a parteciparvi assiduamente, sebbene inizialmente venisse mantenuta una certa cautela nei confronti dei bastimenti neutrali, a cui gli armatori stessi dovevano ricorrere per i propri commerci¹⁶. A Livorno, porto franco,

tilità della corsa che a studiarla in dettaglio.

¹² CROWHURST, 1989, parzialmente anticipato da CROWHURST, 1982.

¹³ A livello dell'amministrazione centrale, per il periodo consolare e imperiale, numerosi cartoni in A.N.P., Marine FF² e FF³, e serie AF^{IV}, consentirebbero di valutare globalmente sia l'entità degli armamenti corsari francesi, sia le prese da loro operate: in particolare, sarebbero da analizzare circa 2.700 decisioni del *Conseil de Prise*, di cui BONNEL, 1961 ha studiato i casi riguardanti navi statunitensi. Queste decisioni possono essere integrate con le quasi 300 memorie - finora inutilizzate - presentate da avvocati al *Conseil de Prise* a favore o contro le navi catturate, e conservate nella nuova serie dei cataloghi Factums alla B.N.: ringrazio il prof. Pierre Jeannin per avermene indicata l'esistenza. Poiché il *Conseil* non era competente su tutte le prese - quelle nemiche per le quali non vi fossero reclamazioni erano giudicate sul luogo dove la presa era stata condotta - occorrerebbe analizzare anche i documenti conservati a livello locale (giustizia di pace e tribunale di commercio, aste pubbliche, giornali locali, etc.).

¹⁴ BUTEL, 1966a; GARDEY, 1985: 22-24, 90-94.

¹⁵ La legge del nevosio VI diede un impulso decisivo all'attività corsara francese, e alterò sensibilmente i rapporti tra Francia e Stati Uniti: cfr. FORBES, 1938: 717, e BONNEL, 1961: 35-41, 91. Tanto le differenti disposizioni del 1793 che questo fondamentale testo legislativo rappresentano un capovolgimento totale del principio proclamato dall'ordinanza del 1778 secondo il quale la bandiera proteggeva il carico: cfr. in proposito CHARBONNEL, 1977: 32, e *supra*, cap. 3.4.

¹⁶ BUTEL, 1966a: 37-41. Si noti che Bordeaux non aveva una grande tradizione di corsa alle spalle, come i maggiori porti del nord della Francia: ancora durante la guerra dei Sette Anni, il porto girondino armò appena il 4% del totale dei corsari armati in Francia e nelle sue colonie (DELUMEAU, 1978: 420-423; CROWHURST, 1989: 110). Tanto più notevole è dunque il forte

i corsari di tutte le nazioni potevano tradizionalmente condurre le navi catturate, oltre che approvvigionarsi in cibo, bevande, armi e uomini. Se nel corso delle guerre del Settecento erano stati soprattutto gli Inglesi ad approfittarne, giacché i Francesi trovavano preferibile rientrare in Francia¹⁷, nel decennio Novanta del Settecento i corsari francesi infestarono a diverse riprese le acque toscane, paralizzandone parzialmente i traffici¹⁸. Già durante il Regno d'Etruria il Ministero della Marina francese aveva accordato alcune *lettres de marques* a dei francesi per armare dei corsari nel porto di Livorno¹⁹. Ad Amburgo, le prime *lettres de marque* risalgono invece all'ottobre 1809.

Dei tre porti considerati, l'attività corsara interessò soprattutto Bordeaux: tra il 1793 ed il 1814, la città girondina armò 209 corsari. La maggior parte degli armamenti - 163 corsari, pari al 78% dell'intero periodo - si situa tra il 1796 ed il 1801²⁰. Dopo la rottura della pace di Amiens, l'attività corsara non seppe più ritrovare l'estensione che aveva avuto sul finire del Settecento:

Dans la guerre précédente où le commerce de cette place a fait tant de mal à celui de l'Angleterre par ses nombreux et heureux armemens en course, on a construit de corsaires de la plus grande beauté [...]. Les expéditions de ce genre, pendant la guerre actuelle, n'ont pas joui d'un succès aussi brillant et le port de Bordeaux a eu à regretter la perte de plusieurs corsaires²¹.

Accanto alla crescente inferiorità francese sui mari, esiste un fattore ulteriore che i contemporanei si guardarono bene dal sottolineare, ma che può aver sensibilmente contribuito a ridurre l'alacrità degli armatori di corsari. Fino alla creazione del *Conseil de Prises (arrêté del 6 germinale VI-27 marzo 1800)*, il giudizio sulla validità di una cattura operata da un corsaro spettava infatti al

interesse mostrato per la corsa negli anni Novanta del Settecento, indice della capacità di una parte del negozio bordolese di adattarsi rapidamente alle mutate circostanze.

¹⁷ FILIPPINI, 1980d. Quando la preda era condotta in un porto straniero, i costi e le commissioni erano in genere maggiori. Tra il 1697 ed il 1713, 94 prede di corsari francesi erano state condotte a Livorno (1,1% del totale delle prede francesi), contro 30 a Bordeaux (0,50%): DELUMEAU, 1978: 420-421.

¹⁸ MANGIO, 1974: 51, 149, 166. L'attività dei corsari francesi fu particolarmente intensa nel 1797-98, ma non mancavano neppure corsari inglesi e barbareschi, con le immaginabili complicazioni sul piano diplomatico per la Toscana.

¹⁹ A.N.P., Marine FF²127: 7 lettere accordate nell'anno XI, 2 (inutilizzate) nel XII, 6 nel XII e 2 nel XIV. Tra gli armatori figura anche il fornitore e speculatore Gaston Livron. La *lettre de marque* costituiva il documento indispensabile a differenziare un corsaro da un pirata, giacché attestava la delega da parte dello Stato all'armatore del diritto di guerra. Le *lettres de marque* erano conferite sia ai corsari veri e propri che alle navi spedite en *guerre et merchandise*, autorizzate anch'esse a fare delle prede sui nemici, ma il cui obiettivo primario restava la protezione di un carico.

²⁰ BUTEL, 1966a: 54. Analoga congiuntura a La Rochelle: cfr. CHARBONNEL, 1977: cap. 3.

²¹ A.d.G., 8 M 182, Précis de mouvements qui ont eu lieu dans le port de Bordeaux pendant le premier semestre 1807, minuta, s.d.

Tribunale di Commercio locale, su procedura istruita dal giudice di pace. I tribunali di commercio erano composti dai negozianti della piazza, essi stessi azionisti e armatori di corsari: non può dunque stupire che i giudizi tendessero a favorire il corsaro rispetto alla nave neutrale catturata, talora con abusi manifesti. Benché la legislazione fosse teoricamente uguale in tutta la Francia, non è raro trovare giudizi divergenti in casi analoghi. La creazione del *Conseil de Prises*, i cui membri erano nominati dal Primo Console, mirava ad attribuire il diritto di statuire sulla validità delle prede ad una istanza centrale che non fosse parte in causa²². Il *Conseil* si vide affidare d'ufficio tutte le cause concernenti navi neutrali; per le navi nemiche, la competenza spettava al commissario dell'Iscrizione marittima congiuntamente ad un ufficiale e ad un controllore della Marina del porto in cui la preda era stata condotta. In caso di reclamazioni, tuttavia, la causa passava al *Conseil* a Parigi²³. Non è da escludersi che la maggiore obiettività del nuovo tribunale abbia contribuito, assieme alla ormai netta inferiorità francese sui mari e alla frequenza delle catture inglesi, a scoraggiare nuovi armamenti²⁴.

Le crescenti esitazioni nell'impegnare i propri capitali nella corsa si scontrarono con il desiderio del potere centrale di favorire quanto più possibile tale attività. Nell'inviare al ministro degli Interni il testo del secondo decreto di Milano, emanato in rappresaglia contro gli *Orders in Council* del novembre 1806, Napoleone lo aveva invitato a scrivere a tutte le Camere di Commercio dell'Impero,

pour leur faire sentir les conséquences funestes qu'aurait, pour l'avenir, cette nouvelle législation de l'Angleterre si elle était passé sous silence; qu'il vaut mieux s'interdire tout commerce, n'importe pendant combien de temps, que de le faire au profit et sous la législation anglaise. Enfin vous les excitez à la Course qui, dans l'arbitraire que les Anglais ont établi, est notre seul moyen d'approvisionnement²⁵.

²² Sull'importanza di questa modifica, che si affiancò ad altre volte a facilitare il commercio neutrale, cfr. HEILS, 1953: 50. Si veda anche BONNEL, 1969: 141-151. La liquidazione delle prede resta competenza dei tribunali di commercio.

²³ CHARBONNEL, 1977: 67. Gli archivi del *Conseil de Prise* furono distrutti nel 1871: restano le copie delle decisioni del Consiglio nei fondi della Marina. Anche nel caso che corsaro e preda pervenissero ad un accordo di spartizione, si era comunque tenuti a far approvare tale accordo dal *Conseil*: BONNEL, 1961: 276.

²⁴ VIGNOLS, 1927: 197-198 insiste sull'improduttività della corsa in mancanza di un efficace appoggio della marina da guerra; DELUMEAU, 1978: 409-411, 428, considera invece che la corsa francese si sviluppò dalla fine del Seicento proprio a ragione della debolezza della marina militare. Nella valutazione della congiuntura dell'attività corsara in età napoleonica occorre inoltre tener presente i rapporti tra la Francia e gli stati neutrali, in particolare gli Stati Uniti.

²⁵ *Correspondance de Napoléon 1er*, 1859-1869: t. 16, p. 195, n° 13.395, Napoleone a Crétet, Milano 17 dicembre 1807. Cfr. anche JOUVENEL, 1942: 313.

Se è vero che, da 70 nel 1807, i corsari francesi passarono a 143 nel 1809, il numero è pur sempre esiguo, se si considera che nel 1798 il solo porto di Bordeaux aveva armato 47 corsari²⁶. La disamina dei registri delle *lettres de marque* rilasciate dal Ministero della Marina, riportate nelle tabelle 8, 9 e 10 ci permette di seguire l'andamento dell'attività di corsa nei tre porti considerati, e l'eventuale armamento di un corsaro da parte di un negoziante delle tre città in un altro porto. Non è invece sempre possibile distinguere tra corsari veri e propri e navi spedite in *guerre et marchandise*; in effetti sembrano essere soprattutto le spedizioni di quest'ultimo tipo a interessare ormai gli armatori bordellesi²⁷.

Tabella 8 - Navi armate a Bordeaux o da armatori bordellesi, provviste di *lettres de marque*, 1806-1814

anno	a Bordeaux			altrove			totale
	corsari	G & M	?	corsari	G & M	?	
1806	0	1	0				1
1807	0	2	1				3
1808	1	25	1	1	1		29
1809	4	7	1		1	2	15
1810	4	1	0			4	9
1811	0	1	0		1		2
1812	1	1	0				2
1813	0	4	0		1		5
1814	0	0	0				0
tot.	10	42	3	1	4	6	66

Fonte: A.N.P., FF240, 127, 223, 251. Legenda: G & M = *en guerre et marchandise*; le cifre relative ai corsari armati altrove sono per difetto. Il dettaglio nominativo di questi armamenti, come di quelli delle tabelle 9 e 10, nell'annesso n°3.

Anche se consideriamo come corsari le *lettres de marque* di cui si ignora se si tratti di un corsaro o di una spedizione *en guerre et marchandise* - ipotesi verosimile per Bordeaux, vista la durata di sei mesi di tali lettera, contro i 12 o 18 mesi per le spedizioni in guerra e merci - la diminuzione dell'attività corsara a Bordeaux è evidente, specie negli ultimi anni del regime. Parallelamente si assiste al declino delle spedizioni *en guerre et marchandise*, anche a causa della conquista progressiva delle colonie francesi da parte degli Inglesi. Gli armamenti ad opera di bordellesi in altre piazze restano fatti isolati, benché le cifre riportate siano senz'altro per difetto, data la saltuaria indicazione negli atti della residenza degli armatori. Quanto agli armamenti corsari operati nelle

²⁶ JOUVENEL, 1942: 314; BUTEL, 1966a: 54.

²⁷ Nel paragrafo seguente (cap. 6.3.1) analizzeremo le spedizioni incoraggiate dallo Stato con partecipazione di un terzo ai costi: esse restarono peraltro minoritarie rispetto a quelle finanziate con capitali interamente privati. Queste spedizioni sono incluse nei registri delle *lettres de marque*.

colonie, essi dipendevano dall'amministrazione locale, e necessiterebbero quindi di ricerche specifiche. Nell'Oceano Indiano, dove l'attività corsara conobbe una notevole espansione dal 1793 al 1810, si ebbero complessivamente 10 armamenti operati da armatori francesi residenti in madrepatria: 3 quelli bordeaux, tutti organizzati anteriormente al 1806 da J. Conte, la cui fortuna si diceva fondata sulla corsa²⁸.

Sfuggono alle nostre rilevazioni anche gli eventuali armamenti e le partecipazioni azionarie su corsari stranieri, quest'ultime probabilmente di una certa consistenza: in una memoria inoltrata alla Camera di Commercio di Bordeaux nel 1808, 20 negozianti del porto girondino dichiaravano detenere il 90% delle azioni del corsaro *Atrevido*, armato da Pierre Labat di Santander, sulla costa basca²⁹. Come in passato, dati gli elevati rischi delle spedizioni corsare, una parte del capitale necessario era reperita mediante sottoscrizioni di azioni vendute a Bordeaux, ma anche su altre piazze³⁰. Gli armatori riservavano a sé e al capitano una percentuale prefissata; una volta dedotte le spese di armamento e di disarmo, le varie commissioni ed il terzo dei benefici destinati all'equipaggio, i profitti venivano ripartiti tra gli azionisti, i quali godevano inoltre del diritto di prelazione sull'acquisto delle prede fatte dal corsaro. Era pratica diffusa diversificare gli investimenti su corsari e piazze diverse.

L'acquisto di azioni trasferibili a terzi ed il cui valore, variabile tra i 500 ai 4.000 franchi, poteva anche essere ulteriormente suddiviso in mezze e in quarti di azione, consentì la partecipazione indiretta all'attività armatoriale anche a chi non disponeva di capitali sufficienti per poterla intraprendere in proprio: nell'anno VI Charles Fieffé, commissionario trasferitosi a Bordeaux dopo un fallimento a Nantes nel 1786, possedeva azioni per un totale di 6.000 franchi su 9 corsari armati a Bordeaux e a Nantes, e si incaricava al contempo di vendere su commissione sulla piazza girondina azioni di corsari di Nantes³¹.

Se passiamo ora a considerare l'attività corsara a Livorno, dobbiamo in primo luogo constatare il minor numero di *lettres de marque*, dovuto essenzial-

²⁸ TOUSSAINT, 1977: 99-103. In totale nelle isole Mascaregne furono armati circa 200 corsari nel periodo indicato: cfr. anche TOUSSAINT, 1978. Su J. Conte, cfr. GARDEY, 1985: I, 93-94.

²⁹ A.N.P., AF^{IV}1307, doss. Gironde, n° 109, Memoria dei 20 azionisti alla Camera di Commercio di Bordeaux, 26 aprile 1808. Sull'*Atrevido* cfr. EVEN, 1987: 182-183.

³⁰ Diversi es. in BUTEL, 1966a: 25. La pratica di organizzare le spedizioni di corsari su base azionaria è universalmente diffusa: in Danimarca le azioni sono vendute anche all'interno del paese (RYAN, 1959: 448). Per una disamina delle differenze nel finanziamento dell'armamento in corsa rispetto agli altri armamenti a Marsiglia, cfr. CARRIERE, 1973: 911-912.

³¹ BUTEL, 1966a: 26-27. L'ascesa economica e sociale di Fieffé durante il Consolato e l'Impero - da commissionario ad armatore e notevole napoleonico - è un significativo esempio delle possibilità di accumulazione di capitali in un periodo generalmente considerato di recessione.

mente all'esiguità delle spedizioni *en guerre et marchandise*. Decisamente minore anche la partecipazione di operatori labronici su altre piazze. L'attività corsara, invece, è un po' più sostenuta che a Bordeaux - 16 spedizioni contro 10 e, come vedremo, seppe produrre un certo profitto.

Tabella 9 - Navi armate a Livorno o da armatori livornesi, provviste di *lettres de marque*, 1806-1814

anno	a Livorno			altrove			totale
	corsari	G & M	?	corsari	G & M	?	
1806	0	0	1				1
1807	0	0	3				3
1808	1	6	0				7
1809	0	2	0				2
1810	1	0	4				5
1811	5	1	1				7
1812	5	0	0		2		7
1813	4	0	1				5
1814	0	0	0				0
tot.	16	9	10		2		37

Fonte: A.N.P., FF(2)37, 127, 222, 232. Legenda: G & M = *en guerre et marchandise*; le cifre relative ai corsari armati altrove sono per difetto.

Anche ad Amburgo vennero armati diversi corsari e bastimenti in *guerre et marchandise*. Prima di presentare i dati, è tuttavia opportuno premettere che nel porto anseatico, a differenza di quanto avveniva a Bordeaux e a Livorno, furono armate barche di piccola stazza, con pochi uomini a bordo, e destinate verosimilmente a navigare in prossimità della costa, soprattutto di quella baltica non soggetta al blocco inglese. Raramente i corsari amburghesi superavano le 20 tx. di stazza e avevano più di una ventina di uomini a bordo, mentre quelli delle altre due città erano sovente attorno alle 100 tx., con un equipaggio di diverse decine, talora anche un centinaio di uomini. Le prede dei corsari amburghesi sono con ogni probabilità piccole imbarcazioni, ma l'assenza dei conti di liquidazione generale degli armamenti ci impedisce di saperne di più in proposito. Rispetto ai corsari bordolesi e livornesi, gli amburghesi sembrano aver avuto maggiore possibilità di sfuggire alla cattura da parte della marina nemica, forse grazie alla navigazione più in prossimità delle coste: delle 45 imbarcazioni provviste di *lettres de marque* armate ad Amburgo o da negozianti amburghesi, solo 4 furono con certezza catturate dal nemico (9%), mentre delle 66 spedizioni di Bordeaux, ben 22 caddero in mani inglesi (33%): un dato comparabile a quello registrato a Livorno (11 catturate su 37, pari al 30%).

Un'ulteriore differenza tra gli armamenti corsari ad Amburgo rispetto a quelli di Bordeaux e Livorno è costituita dalla presenza decisamente maggiore di operatori estranei alla piazza: dei 55 armamenti operati a Bordeaux, 46 lo

sono ad opera di negozianti locali (8 di altre piazze, e in un caso l'armatore è ignoto). Ad Amburgo, solo 14 armatori su un totale di 34 armamenti sono indicati come residenti ad Amburgo (12 di altre piazze, 8 ignoti): ma al contrario di quanto avviene a Bordeaux, non si tratta di negozianti noti, al punto che è lecito sospettare, vista anche la consonanza francese dei nominativi, che si tratti di corrispondenti di case francesi, o di personaggi di passaggio: quasi nessuno, in ogni caso, figura sull'*Adreßbuch* del 1812³². Non è da escludersi che i negozianti anseatici, strenui difensori di un commercio neutrale libero, provassero una profonda ripugnanza davanti alla guerra di corsa, mentre gli speculatori francesi non esitavano ad armare nelle piazze annesse all'Impero e ovunque sembrassero presentarsi buone occasioni. A Livorno, su 35 spedizioni armate nel porto, 21 sono organizzate da livornesi (4 casi non determinati, 2 di altre piazze); tale cifra sale a 29, qualora si considerino come livornesi gli 8 armamenti di Hypolite Rougemont: gli atti lo riportano talora residente a Marsiglia, talora a Livorno, e un membro della famiglia abitava nel porto labronico nel 1813³³. Anche a Livorno, come ad Amburgo, ma al contrario di Bordeaux, i negozianti più noti non figurano tra gli armatori di corsari; piuttosto, li ritroviamo intenti a reclamare la liberazione delle prede neutrali, di cui erano consignatari³⁴. Non è pertanto da escludersi che gli armamenti corsari della città avvenissero con capitali prevalentemente esterni.

³² Savoye, armatore di 4 corsari ad Amburgo, viene indicato residente nella città anseatica, ma negli atti della Restaurazione figura residente a Parigi, così come Drouet, anch'egli armatore di 4 corsari: A.N.P., FF²39. In effetti gli armatori amburghesi si vedevano sequestrare e condannare le proprie navi, ed è verosimile che esitassero ad armare a loro volta dei corsari: notizie di navi amburghesi catturate come buona presa in A.N.P., FF³, 1-15 *passim*.

³³ François Barthelemy Rougemont, armatore di due corsari a Livorno e capitano del *Trois Monts Rouges* nelle prime tre crociere, risulta pagare patente a Livorno nel 1813 come armatore, mentre Hypolite è del tutto assente dai ruoli dell'imposta.

³⁴ Si vedano ad es. B.N., cataloghi Factums, nouvelle série, 4^eFn³ 8041, memoria dell'avv. Jouselin per conto di Franchetti e altri negozianti di Livorno, contro la presa della nave austriaca *Libérateur*, operata dal corsaro *Napoléon* nel febbraio 1807; si veda anche *ivi*, 4^eFn³ 8004 e 8005, per conto di Filippo e Antonio Filicchi e altri, contro la presa della nave americana *Wermont*.

Tabella 10 - Navi armate ad Amburgo o da armatori amburghesi, provviste di *lettres de marque*, 1806-1814

anno	ad Amburgo			altrove		totale
	corsari	G & M	?	corsari	?	
1806	0	0	0			0
1807	0	0	0			0
1808	0	0	0			0
1809	0	2	0			2
1810	3	0	5		1	9
1811	7	0	2	3	4	16
1812	3	0	7	1	1	12
1813	3	0	2	1		6
1814	0	0	0			0
tot.	16	2	16	5	6	45

Fonte: A.N.P., FF(2)127, 222, 231. Legenda: G & M = *en guerre et marchandise*; le cifre relative ai corsari armati altrove sono per difetto

Per quanto riguarda l'interesse del negozio alla corsa, esso si situa su un duplice versante. Da un lato l'attività corsara può permettere di procurarsi determinate merci che altrimenti non sarebbe possibile importare; a Bordeaux le derrate coloniali erano particolarmente ambite, e diverse prede americane e portoghesi permisero un certo movimento sulla piazza. Accanto a questo aspetto, si pone la questione della redditività degli armamenti corsari, considerati come investimento speculativo. Poiché una percentuale dei guadagni spettava allo Stato e a garanzia degli azionisti, gli armatori erano tenuti a rendere conto in dettaglio delle spese sostenute e dei profitti realizzati. Quando conservati, la liquidazione generale del corsaro ed il resoconto agli azionisti permettono di valutare con precisione la produttività dell'operazione.

Benché prima o poi i corsari finissero col farsi catturare dalla marina inglese, era sufficiente che essi avessero portato a termine almeno una presa di una certa importanza perché i costi del bastimento e del suo armamento fossero ampiamente coperti. Dato il valore estremamente variabile delle prede - si va da poche migliaia di franchi a più di un milione - e la maggior o minore fortuna o abilità del corsaro, i profitti di ciascuna campagna potevano essere assai modesti, o negativi, o raggiungere invece anche il 7-800%³⁵. Oltre al rendimento delle azioni, di cui deteneva generalmente la maggioranza relativa, l'ar-

³⁵ Nella valutazione dei profitti, occorre tener presente del fattore tempo: la liquidazione finale poteva avvenire anche a diversi anni di distanza dall'armamento, specie in caso di controverse. Le rimesse agli azionisti venivano peraltro sovente operate via via, dopo la stesura dei conti di liquidazione di ogni singola campagna del corsaro: alla liquidazione finale, quindi, una parte più o meno consistente delle spettanze era già stata versata. Solo la disamina dei conti correnti degli azionisti potrebbe consentire una valutazione meno aleatoria dei tassi di rendimento del capitale mercantile investito nella corsa.

matore incassava anche la commissione a lui spettante in remunerazione dell'organizzazione dell'armamento e dell'assunzione della responsabilità totale davanti alle autorità. Per Amburgo, come è stato segnalato, non si sono potuti reperire dei conti relativi alle operazioni di corsari. Per Bordeaux, riassumiamo qui i dati relativi a qualcuna delle spedizioni avvenute dopo il 1806³⁶:

Décidé (lett. n° 850, 957): prodotto netto delle due crociere: 128.016 franchi, da ripartire tra gli azionisti

Eugène (lett. n° 928): *guerre et marchandise* per l'Ile de France: profitto dell'84% per gli azionisti sul solo carico di ritorno; una parte del carico di ritorno è a nolo: gli interessati guadagneranno su questa parte il 51%; i crediti lasciati sull'isola per il viaggio di andata e recuperati dopo il 1814 produrranno un profitto ulteriore del 41,49%. Daniel Lacombe, per i 2.000 franchi investiti su questa spedizione, incasserà 5532,59 franchi: profitto globale del 177%.

Gascon (lett. n° 865): corsaro catturato alla sua prima crociera: perdita dell'81% per ciascuna azione

Nouvelle Gironde (lett. n° 498 e 719): prodotto delle tre crociere, alla fine delle quali il corsaro è catturato: attivo di 30.782 franchi

Phénix (lett. n° 495 o 864): perdita del 58% su ogni azione

Rodeur: (lett. n° 621 e 847): profitto del 759,5% su ogni azione.

Per Livorno, non disponiamo di conti che ci permettano di calcolare la redditività delle azioni, ma unicamente di cifre relative ai profitti e perdite globali, che riportiamo nell'annesso n°4. Dei 17 conti di liquidazione generale di corsari livornesi, solo 5 si concludono in perdita; 5 hanno un profitto globale inferiore ai 50.000 franchi, 2 tra 50 e 100.000 franchi. I profitti più elevati sono quelli registrati da tre corsari armati da Hypolite Rougemont: il *Trois Monts Rouges*, alla sua seconda crociera nell'inverno 1810-11, realizza un netto di 259.000 franchi; la *Thémis*, nell'inverno seguente, guadagna 716.000 franchi grazie alla cattura di due navi inglesi, portate a Napoli; la seconda crociera di questo corsaro, l'autunno successivo, produrrà 238.000 franchi. Come si vede, sia a Bordeaux che a Livorno era ancora possibile realizzare guadagni ingenti grazie alle prede catturate.

Gli elementi a nostra disposizione non ci permettono di avvalorare, ma neppure di smentire le voci avanzate ripetutamente in età napoleonica sull'esistenza di accordi tra corsari e prede: per fare entrare in Francia merci inglesi, gli armatori si sarebbero messi d'accordo, dandosi appuntamento in alto mare, dove veniva catturata la nave nemica, che era di valore modesto rispetto al valore del carico, oppure che riusciva opportunamente a liberarsi dopo il trasbordo del carico sul corsaro³⁷. Per l'esportazione, invece, gli armatori francesi

³⁶ Arch.Mun.Bx., Fonds Delpit, 142-145.

³⁷ Circa tre prede su quattro, a detta di Lefebure & C.ie, erano riprese dagli Inglesi: A.N.P.,

avrebbero fatto catturare la loro navi dagli Inglesi³⁸: questo sospetto fu avanzato a più riprese a Livorno³⁹. E' impossibile valutare le dimensioni del fenomeno: da un punto di vista teorico, l'operazione poteva apportare dei profitti solo qualora le differenze di prezzi tra Inghilterra e continente fossero nell'ordine almeno di uno a tre, giacché occorreva pagare le merci al proprietario, riacquistarle poi all'asta pubblica, e coprire le spese dell'armamento del corsaro. Se qualche preda fu probabilmente realizzata di concerto tra corsari e predati, è verosimile che il fenomeno non raggiungesse mai notevole ampiezza, soprattutto considerando che dal 1809 il sistema delle licenze permise una certa ripresa, legale, dei traffici col nemico.

6.3 Le licenze

Le licenze costituiscono uno degli aspetti più macroscopici della politica commerciale napoleonica. In esse si volle talora vedere il segno di una rinuncia ad una impossibile applicazione del blocco continentale. Tuttavia, non si tratta in realtà di un abbandono della linea passata, quanto piuttosto della sua naturale evoluzione, una volta riconosciuta l'utilità o la necessità di ripristinare parzialmente i traffici marittimi. Il sistema di licenze scaturiva dalla medesima ottica che aveva ispirato i decreti di Berlino e di Milano: costringere alla resa la Gran Bretagna tramite la rovina del suo credito. Da qui, il mantenimento di una coerente proibizione dei manufatti o di articoli britannici, e gli obblighi di

F¹²507, camicia n° 8, lettera al Ministro degli Interni, 28 luglio 1807. In ogni caso, l'armatore era protetto da un assicuratore, che faceva le spese dell'eventuale cattura concertata. La frode ai danni degli assicuratori pare relativamente frequente. Quando ad esempio l'aumentata sorveglianza francese delle coste del continente chiuse gli sbocchi da Helgoland, alcuni proprietari britannici inviarono le merci invendute a Göteborg: tra giugno e novembre 1811 erano partiti quattro convogli, per un totale di 62 navi; l'agente inglese sull'isola commentava: "The general impression is that the cargoes were exported from one bad market to another equally bad, but there was a chance of capture, the most favourable results that could be expected by the owners": P.R.O., F.O. 36/7, n° 47-49, Nicolas a Wellesley, 30 gennaio 1811. Un'altra forma di frode ai danni dei Lloyd di Londra consisteva nell'ottenere dalle autorità prussiane e russe una finta dichiarazione di sequestro della nave regolarmente approdata nei loro porti.

³⁸ Cfr. VIGNOLS, 1927: 211-212.

³⁹ Il 1 luglio 1809, il prefetto del Dipartimento del Mediterraneo aveva fatto sospendere la partenza del *Dragon*, 556 tx. di stazza, armatore Francesco Landi, diretto all'Ile de France (Maurizio) con un carico di vini e altro 400.000 franchi di valore: si sospettava infatti che la nave simulasse la vera destinazione, Malta o Gibilterra. Su intervento di Elisa Bonaparte e del Ministero della Marina, la nave era salpata il 21 luglio, ed era stata catturata da una fregata inglese. La difesa dalle voci circolanti di una cattura premeditata è assunta dal commissario di polizia, Oudet Ducrouzet, mentre il prefetto non cessa di esternare i suoi sospetti e di segnalare le irregolarità dei documenti presentati per attestare l'avvenuta condanna da parte degli Inglesi: cfr. A.N.P., F⁷8844, doss. 1876 e F⁷8845, doss. 2595A. Cfr. *supra*, cap. 7.3.1, il caso della *Céres*.

controbilanciare il valore delle importazioni con una esportazione adeguata.

In sintesi, l'Imperatore instaurò a partire dal 1809-1810 un sistema di navigazione mediante il quale egli si proponeva di controllare a partire da Parigi gli scambi tra l'Impero e gli altri paesi, sia nel numero e nella nazionalità dei bastimenti, sia per quanto concerne la tipologia e le quantità delle merci all'importazione ed alla esportazione. Pressioni vennero esercitate sugli stati vassalli e satelliti affinché la loro politica di navigazione non urtasse con gli interessi imperiali, e anzi il sistema evolvette sempre più nella direzione di uno smaccato favoreggiamento degli interessi dell'Impero rispetto a quelli degli alleati e degli stati satelliti.

Il sistema si venne modellando progressivamente, alla luce delle esperienze fatte, della situazione economica interna e delle trasformazioni sullo scacchiere internazionale. Preoccupazioni di vario genere furono alla sua origine: da un lato le pressioni, talora contrastanti, dei diversi gruppi industriali, interessati a procurarsi materie prime dall'estero o a poter smerciare via mare i prodotti finiti, dall'altro - soprattutto in una prima fase - il timore delle reazioni delle regioni agricole, sovraccariche di raccolti invendibili, infine la triste situazione economica delle città portuali.

Comunque sia, occorre tener presente che la navigazione con licenza fu ben lungi dall'esaurire l'attività marittima dei porti dell'Impero. Da un lato, il commercio di cabotaggio ed in generale i traffici tra porti francesi (e con il Napoletano e inizialmente anche con la Spagna) non necessitavano di licenze e permessi imperiali, mentre la progressiva estensione dei confini statuali aumentava il numero di piazze "francesi" verso le quali non era necessaria una licenza, ma per le quali bastava la semplice formalità di un *acquit à caution*. Dall'altro lato, l'evidenza dei fatti spinge ad osservare che navi sprovviste di licenze e permessi continuarono ad arrivare nei porti francesi, e ad esservi sovente ammesse dopo la disamina a Parigi delle carte di bordo. Inoltre, navi di bandiere amiche poterono salpare dall'Impero senza alcuna autorizzazione speciale almeno per tutto il 1810 (cfr. oltre, cap. 7.1). Ci limiteremo per ora a seguire il movimento della navigazione con licenze e permessi nei nostri tre porti.

6.3.1 Gli «armements en aventure»

Nell'aprile 1808 Napoleone aveva compiuto un viaggio nel sud-ovest della Francia, sostando qualche giorno anche a Bordeaux. In tale occasione aveva avuto modo di constatare di persona i deleteri effetti della politica del blocco sulla economia del porto girondino e di ascoltare l'avviso della Camera di Com-

mercio. Neanche un mese più tardi vennero promulgati due decreti a favore della città: il primo, del 25 aprile 1808, mirava a venire incontro alle difficoltà dei viticoltori mediante la creazione di una cassa di prestito. Il secondo, in data 30 aprile, era invece rivolto agli armatori, cui si concesse l'armamento di 15 vascelli "en aventure" per le colonie francesi, con un terzo di partecipazione statale ai costi d'armamento (fino ad un massimo fissato a 60.000 franchi), il nolo da parte del governo di 50 t., con pagamento anticipato, e la possibilità di mettere a bordo, pagando i costi del passaggio, una dozzina di militari. E' questo forse il primo provvedimento in cui sia possibile ravvisare la volontà di ripristinare l'attività marittima assoggettandola ad un rigoroso controllo statale. Con decreto del 16 giugno 1808 una iniziativa analoga fu adottata per 15 navi in altri porti francesi.

Già dalla proclamazione del secondo decreto di Milano, nel dicembre 1807, che combinato agli *Orders in Council* eliminava ogni possibilità di un traffico neutrale, veniva in effetti a porsi la questione dell'approvvigionamento della Francia in derrate coloniali e materie prime necessarie all'industria, e quello dello smaltimento del *surplus* agricolo e dei manufatti francesi; l'embargo americano rendeva inoltre problematico il vettovagliamento delle colonie ancora francesi⁴⁰. A metà del 1808 il prezzo delle derrate coloniali aveva subito drastici aumenti, di carattere speculativo, tanto a livello locale che a quello nazionale.

Une hausse considerable commence à se faire sentir sur le prix des denrées coloniales, ce qui annonce que les moyens pour s'en procurer vont devenir difficiles ou même impossibles. Le café est monté en trois jours de 50 sous la livre, à six francs, et le sucre à cent sous⁴¹.

Le bénéfice énorme fait sur ces denrées est devenu l'objet d'un agiotage dans lequel on voit mêlés des gens de toutes les classes, ce qui ne ressemble pas mal au commerce bizarre qui se faisait au temps des assignats. Sans doute ces denrées sont rares; mais les prix ne sont pas en rapport avec la disette qu'on en éprouve⁴².

L'idea di promuovere degli armamenti in guerra e mercanzia con un appoggio statale per incoraggiare il commercio "intimidé par des désastres récents" era già stata ventilata sul finire del 1807:

Il faut observer d'ailleurs que les armements en course peuvent bien porter sur nos marchés quelques denrées coloniales; mais non procurer un débouché aux

⁴⁰ Cfr. *supra*, cap. 5.4.

⁴¹ Bibl. Mun. Bx, manuscrits 713 (1), Tablettes de P. Bernadau, vol. VIII, p. 203, 22 maggio 1803.

⁴² A.N.P., AF^{IV}1060, doss. II, n°109, Cretet a Napoleone, 1 giugno 1808. Cfr. anche JOURNAL, 1942: 341.

produits de notre sol, et c'est principalement ce défaut d'exportation qui nuit à notre agriculture et à notre industrie⁴³.

La notizia degli ingenti bisogni di viveri nelle colonie francesi, pervenuta ai primi d'aprile 1808 all'arrivo a Bordeaux di una nave dalla Guadalupa, contribuì probabilmente a rendere operativi, in tempi brevi, provvedimenti che erano già nell'aria.

Le spedizioni eseguite da Bordeaux furono 12, su un totale di otto navi (4 intrapresero infatti un secondo viaggio nel 1809); benché 6 navi fossero catturate nel viaggio di andata o di ritorno, sulle prime 8 spedizioni la *Caisse d'Amortissement* guadagnò, rispetto al terzo di partecipazione che aveva assunto, almeno il 42%⁴⁴, a testimonianza dei notevoli profitti commerciali possibili in tempo di guerra. Più che riprendere delle osservazioni sui risultati di tali spedizioni, su cui esistono già dati esaustivi nella storiografia su Bordeaux⁴⁵, è forse più interessante soffermarsi sull'atteggiamento assunto dai negozianti di fronte a tale iniziativa promossa dal potere centrale. Come emerge da una memoria del presidente della Camera di Commercio di Bordeaux, Gramont⁴⁶, uno dei maggiori negozianti della piazza, le obiezioni più forti degli armatori girondini al ventilato progetto imperiale - la memoria precede di circa 2 settimane il decreto del 30 aprile - sono rispetto alla auspicata creazione di un comitato solidale di interessati formato da 10 case commerciali impegnate per 100.000 franchi ed altre per 50.000, che avrebbe emesso azioni da 10.000 franchi ciascuna. Gramont sottolineava le difficoltà che sarebbero inevitabilmente insorte nelle decisioni del Comitato, vista l'abitudine radicata in ciascuno dei membri che l'avrebbero composto a dirigere in proprio le operazioni commerciali e quindi la loro diffidenza a "se lier dans des opérations basées sur un plan général". Inoltre, la creazione di un comitato avrebbe potuto suscitare inquietudini, accreditando l'ipotesi che si volesse creare una sorta di compagnia privilegiata, idea coralmemente aborrita dal commercio bordelose⁴⁷.

⁴³ A.N.P., F¹²507, lettera di Jacques Lefebure et &, negozianti a Parigi, r. Pelletier, al Ministro degli Interni, 28 dicembre 1808.

⁴⁴ I conti di liquidazione per una delle navi non era ancora stati terminati al momento della redazione di questo stato, in A.N.P., F¹²1659, 25 settembre 1810. A tale data, la perdita sulle 4 spedizioni del 1809 ammontava al 50%, ma non vi erano ancora inseriti i profitti sulla *Impératrice bien aimée*, che riuscì a sfuggire alla cattura; è probabile dunque che anche per le operazioni del 1809 la *Caisse* registri un profitto.

⁴⁵ Su queste operazioni, assai simili alle spedizioni *en guerre et marchandise* del Settecento, cfr. JOINVILLE, 1914: 14-16; MELVIN, 1919: 54-62; JOUVENEL, 1942: 335-341; BUTEL, 1967b: 180-188; BUTEL, 1970: 553-554. Si veda all'annesso n°5 la tabella riassuntiva delle spedizioni *en aventure* e dei risultati ottenuti.

⁴⁶ A.N.P., AF^{IV}1060, doss. II, n° 96, Nota di Gramont [della «Gramont, Chegaray et &»], probabilmente indirizzata al Ministro degli Interni, 13 aprile 1808.

⁴⁷ Cfr. anche A.N.P., AF^{IV}1307, doss. Gironde, n° 100, Camera di Commercio alla Segreteria

Di fatto, il decreto del 30 aprile rinunciò all'idea del comitato, e lasciò a ciascun armatore la libertà di organizzare come meglio credeva l'armamento, provvedendo eventualmente a reperire i fondi necessari alla spedizione mediante azioni, al di là di quelle acquistate dallo Stato⁴⁸.

La partecipazione statale non era invisa in modo assoluto agli armatori; anzi, qualcuno dovette intravedervi qualche possibilità di guadagno: l'armatore bordolese Jacques Laffitte proponeva infatti nell'estate 1808 di costruire 10 navi da armare per conto dello Stato verso le colonie, e una proposta analoga veniva inoltrata da Laclotte et Lamarque, pure bordolesi, alla fine del 1810, per delle spedizioni verso Batavia⁴⁹.

La conquista inglese delle ultime colonie francesi nel 1810 pose fine a questo tipo di armamenti; nell'aprile del 1811 furono emesse ancora 4 autorizzazioni ad armare in *aventure*, ritirate dagli armatori bordolesi (costo: 800 franchi)⁵⁰, probabilmente per Batavia, ma con certezza ne fu usata una sola. Del resto, con l'avvio del sistema di navigazione sotto licenza, le derrate coloniali potevano essere acquistate in Inghilterra o negli Stati Uniti a prezzi minori e con rischi decisamente inferiori.

6.3.2 Licenze d'«ancien système»

Ben maggiore rilevanza numerica ed importanza economica era destinata ad assumere la navigazione con licenze, benché secondo i dati del Ministero relativi al 1809 i risultati delle operazioni - 10 milioni di franchi di esportazioni, 6 di importazioni - appaiano non eccessivamente consistenti se confrontati con la bilancia commerciale dell'Impero in quello stesso anno (340 milioni di esportazioni, 357 di importazioni)⁵¹.

di Stato, 22 aprile 1808: "dans cette communauté [il comitato solidale previsto] tout prenderoit le caractère d'une compagnie et le seul nom suffiroit pour effrayer".

⁴⁸ Un esempio di partecipazione azionaria, alla spedizione *en aventure* della *Hyène*, armata da Balguerie junior, in BUTEL, 1967b: 346: sui previsti 140.000 franchi, 35.000 franchi sono sottoscritti dall'armatore stesso, altri 35.000 da Lacombe, 10.000 da Baour - tutti negozianti bordolesi - mentre gli altri azionisti partecipano con somme comprese tra 500 e 4.000 franchi. Il destino della nave era seguito con interesse: il 17 novembre 1808 il negoziante Jacques Laffitte scriveva da Bayonne a Daniel Lacombe: "Le navire La Hyène à Balguerie venant de la Martinique est arrivé au Passage [Paesi Baschi], je vous en fait mon compliment. Vous m'avez dit que vous y aviez un fort intérêt, et que s'il arriverait à bon port vous prendriez un intérêt dans mon armement" Arch. Mun. Bx., Fond Delpit 83, camicia Dommenget.

⁴⁹ A.N.P., F¹²1455, camicia Gironda, n°267-268, Laffitte, 2 agosto 1808; F¹²1659, Laclotte et Lamarque, 17 novembre 1810.

⁵⁰ A.N.P., F¹²*265, pp. 174v.-175r. - se ne veda il dettaglio nell'annesso n°6.

⁵¹ MELVIN, 1919: 133-134. Ancora oggi è questo lo studio più esaustivo sulle licenze ed in generale sulla politica di navigazione di Napoleone. Si tenga peraltro presente che la bilancia commerciale include anche i traffici via terra, e che la navigazione su licenza riguardò soltanto la seconda parte dell'anno.

In totale dal giugno 1809 al febbraio dell'anno seguente furono emesse a favore degli armatori dei porti francesi 351 licenze, dette in seguito d'*ancien système*, per distinguerle da quelle successivamente istituzionalizzate coi decreti di Saint-Cloud del 3 e del 25 luglio 1810⁵². Più di un terzo (119) di queste licenze furono rilasciate a negozianti bordolesi. In considerazione tuttavia sia dei frequenti casi di passaggi di mano di cui questo tipo di licenze furono oggetto, sia del sistema di finanziamento degli armamenti che poteva prevedere più azionisti per spedizione, non può escludersi che dei negozianti bordolesi siano stati interessati a degli armamenti la cui licenza era stata ufficialmente attribuita a negozianti di altre piazze. E' inoltre accertato che in almeno sei casi (licenze n° 32, 47, 89, 175, 253, 256), delle licenze concesse ad armatori girondini furono utilizzate senza che la nave toccasse Bordeaux.

Obiettivo primario di queste prime licenze era quello di favorire l'esportazione dei prodotti del suolo francese e venire così incontro alle difficoltà dei proprietari; fu infatti consentita l'esportazione di vini e acquavite, ed in una seconda fase di frumento e prodotti agricoli, contro l'importazione di merci utili alla marina, metalli e numerario. Non vi era alcun obbligo di esportare il controvalore delle importazioni, come sarà previsto invece negli anni successivi, quando prevarranno preoccupazioni mercantilistiche; restava comunque fermamente proibita l'introduzione di merci inglesi e di derrate coloniali.

Teoricamente le operazioni dovevano svolgersi con il Nord Europa, tuttavia era chiaro che le navi si sarebbero recate in Inghilterra, se non altro per evitare di incorrere nelle sanzioni previste dagli *Orders in Council*, prima di proseguire eventualmente il tragitto sotto scorta britannica. Neppure i rap-

⁵² MELVIN, 1919: 133 riporta la cifra di 123 licenze riservate al porto girondino, tratta da un rapporto riassuntivo in A.N.P., AF^{IV}1342. Le nostre cifre sono invece ottenute rassemblando tutti i dati che è stato possibile reperire sia da elenchi riassuntivi, sia dai *dossiers* sulle singole navi (A.N.P., F¹²*265, pp. 18-23; F¹²2057, *passim*; F¹²2108, *tableaux* inviati da Bordeaux a Parigi, 10 luglio e 6 agosto 1811; lettere del 9 novembre 1810, 14 giugno e 17 agosto 1811; AF^{IV}1060, doss. II, n° 157, Tableau général des licences délivrées du 4 juin au 14 septembre [1809], Ministero degli Interni, 20 settembre 1809; A.d.G., 8M183, Tableau général des exportations et importations effectuées par les navires porteurs de licence de l'ancien système [antérieur au 18 août 1810] du port du département de la Gironde, s.d.; i dati su tutte le licenze che hanno a che fare a vario titolo con Bordeaux sono esposti nell'annesso n°7. E' possibile che le differenze sorgano da confusioni terminologiche nelle fonti: una licenza indicata come destinata al porto di Bordeaux non è necessariamente una licenza attribuita ad un negoziante bordolese, ed analogamente in qualche caso gli armatori girondini ottennero licenze per operazioni da e per altri porti. Le licenze d'*ancien système* furono in totale 355, ma 4 furono riservate al Ministero della Polizia, per mascherare operazioni di spionaggio sotto il manto di una transazione commerciale. Si osservi che i dati di TULARD, 1989: 229-230, voce *blocus continental* (R. Dufraisse) sono parzialmente erronei o contraddittori. Sui decreti di Saint-Cloud 3 e 25 luglio 1810 si veda LEFEBVRE, 1982: 398-412. Quello del 25 luglio proibiva ogni partenza per l'estero a navi sprovviste di licenza o permesso.

porti a Napoleone riescono a celare questa realtà:

La destination n'est pas généralement indiquée sur le tableau [riassuntivo della distribuzione delle licenze; ...]. Les licences ayant pour objet de donner au commerce français toute latitude sur cet article, en lui laissant la faculté de voiler la véritable destination de ses exportations, il eût été et il serait encore difficile d'insister pour obtenir des armateurs qui les emploient une déclaration qu'on a promis de ne point exiger d'eux [...]. Une petite nombre a dû faire voile pour l'Angleterre⁵³.

Agli altri livelli dell'amministrazione si ammetteva senza mezzi termini che tali traffici erano di fatto assoggettati alle norme inglesi. Così, il prefetto della Gironda annunciava che alcune spedizioni per le quali il Governo aveva accordato delle licenze ad armatori bordelosi non avevano avuto luogo, "faute de permis anglais"⁵⁴. Nel caso della *Fortuna*, partita da Bordeaux con regolare licenza e posta sotto sequestro in Danimarca per aver fatto scalo in Gran Bretagna, il Ministro degli Interni esponeva al collega degli Affari Esteri che

Les licences ne limitent et n'indiquent pas les parages que les navires pourront fréquenter. Il n'y a aucune recherche à faire à cet égard [...]. Les licences n'étant délivrés qu'à des maisons de commerce reconnues pour être probes et avoir de l'attachement au Gouvernement, elles ne sont dans les cas d'être inquiétées que lorsque leur chargement se trouve en contravention avec le texte même du privilège qu'elles ont obtenus⁵⁵.

Del resto, tutti coloro che in questi anni si trovarono alla guida del Ministero degli Interni, cui fu affidata in massima parte l'organizzazione della navigazione con licenze fino alla tardiva creazione di un Ministero del Commercio nel 1812, e cioè Crétet, Fouché (*ad interim*) ed infine Montalivet, erano favorevoli a incrementare quanto più possibile la navigazione dei porti francesi, e propensi dunque a sottomettere a Napoleone rapporti tali che potessero indurlo ad accrescere il numero di licenze in circolazione⁵⁶.

⁵³ A.N.P., AF^{IV}1060, doss. II, n° 158, Rapporto dal Ministro degli Interni ad interim (Fouché) a Napoleone, 20 settembre 1809.

⁵⁴ A.N.P., F¹²2108, Renseignements demandés par Son Excellence Le Ministre de l'Intérieur le 9 Mai 1811, inviati a Parigi il 6 agosto 1811, vedi in annesso le informazioni sulle licenze n° 131, 255, 277; le licenze erano rilasciate in Inghilterra al costo di £ 15, ma sul continente esse erano oggetto di speculazione, così da venire pagate, in Olanda, da 300 a 1200 franchi (MELVIN, 1919: 115). Il cambio alla pari della sterlina sul franco era di 1: 25, ma nel 1809-10 la sterlina si deprezzò: a fine 1809, era quotata a Parigi 1: 19,16. Su questo aspetto cfr. CROUZET, 1958: 525, sui traffici tra Francia e Gran Bretagna in questo periodo CROUZET, 1958: 449-455; 499-501; 564-574.

⁵⁵ A.N.P., F¹²2108, Ministero degli Interni a Champagny, 9 febbraio 1810. Il caso della *Fortuna* è esposto in MELVIN, 1919: 149, e JOUVENEL, 1942: 368-371, dove si sottolinea la negativa ripercussione internazionale dell'istituzione del sistema di navigazione su licenza.

⁵⁶ MELVIN, 1919: 108-132. Il principale oppositore al sistema fu probabilmente Mollien, alla cui influenza si deve in parte la cessazione della distribuzione delle licenze nel febbraio

A contraddistinguere e differenziare le licenze d'*ancien système* dal sistema successivo inaugurato nel luglio 1810 è, oltre al differente tipo di traffici autorizzati, il loro carattere di espediente provvisorio⁵⁷, revocabile in qualsiasi momento, del quale è indice la segretezza imposta ai prefetti riguardo al provvedimento. Le licenze hanno invece già quel carattere di concessione individuale che perdurerà fino al termine dell'Impero; esse si prestavano particolarmente, nell'ottica del potere centrale, a favorire un porto o perfino un singolo armatore rispetto ad altri, dal momento che la licenza veniva accordata nominativamente, su avviso favorevole del prefetto. Come vedremo, l'utilizzo effettivo delle licenze sfuggirà tuttavia ampiamente alle velleità di controllo del regime, che avevano trovato eloquente espressione nelle istruzioni inviate ai prefetti dal Ministero degli Interni, secondo le quali i membri della casa commerciale, oltre a non dover aver fatto fallimento in passato,

doivent avoir toujours manifesté leur attachement à la personne de S.M. et leur éloignement pour toute pratique criminelle avec les ennemis de l'Etat [...]»⁵⁸.

Le modalità di concessione e di utilizzo delle licenze furono progressivamente rese più duttili, anche alla luce dei problemi via via insorti. Per poter essere piazzate, le licenze dovevano in qualche modo essere compatibili con le disposizioni inglesi. Benchè, come è stato segnalato, in qualche caso delle spedizioni non furono effettuate per mancanza di licenza inglese, i problemi maggiori erano quelli della incompatibilità delle disposizioni proibitive dei due paesi per quanto riguarda i prodotti e della disponibilità di navi neutrali. La Gran Bretagna aveva in effetti sospeso nel luglio 1808 la concessione di licenze per l'importazione di vino e acquavite, ma molte di quelle rilasciate in precedenza furono rinnovate, e delle nuove vennero emesse nei primi mesi del 1809⁵⁹. La concessione di licenze era stata nuovamente sospesa con l'*Order in Council* del 26 aprile 1809 - sospensione che provocò qualche difficoltà per i negozianti bordolesi - ma riprese già qualche mese più tardi grazie all'O.i.C. del 27 settembre, emanato per far fronte ad un raccolto cerealicolo deficitario⁶⁰. Verso la primavera 1810 la situazione era nuovamente ad un punto di stallo: Balguerie

1810.

⁵⁷ Cfr. MELVIN, 1919: 90-95. A suo avviso, la svolta del 1810 rappresenta il passaggio da una serie di eccezioni particolari ad un sistema strutturato di esenzione.

⁵⁸ A.N.P., F122053, istruzioni inviate dal Ministro degli Interni al prefetto della Gironda, che questi riprende in una lettera al Ministro del 22 maggio 1809.

⁵⁹ CROUZET, 1953: 97. Questo articolo ricostruisce le diverse fasi delle transazioni commerciali franco-britanniche e fornisce dati sul valore di questi scambi.

⁶⁰ CROUZET, 1958: 444-445; 449 e 451-452; la concessione di licenze inglesi per i traffici con la Francia fu nuovamente sospesa il 6 novembre 1809, ma anche in questo caso la validità delle licenze in circolazione fu prolungata; la concessione di licenze per l'importazione di cereali riprese nuovamente nel maggio 1810.

junior scriveva a Daniel Lacombe: "Tout est calme et mort ici, on n'espère plus aux licences anglaises et notre gouvernement refuse aussi les siennes"⁶¹.

Poichè gli Inglesi non ammettevano la navigazione di navi di bandiera nemica, agli armatori francesi che volessero fare uso delle licenze napoleoniche non restava che ricorrere a bastimenti di bandiera neutrale o ottenere dal Ministero della Marina l'autorizzazione a neutralizzare le imbarcazioni francesi, come previsto dall'*arrêté* del 13 prairile XI (2 giugno 1803)⁶². Una memoria dell'aprile 1808 segnalava la presenza di ben 147 bastimenti neutrali nel porto girondino, cui vanno aggiunte le 113 navi prussiane bloccate dall'embargo dell'ottobre 1806 e successivamente confiscate e vendute⁶³. Un discreto numero di navi prussiane ancorate a Bordeaux erano state inoltre vendute in tutta fretta nel settembre 1806, probabilmente per salvarle dall'embargo che si riteneva imminente. Gli acquirenti furono per lo più dei negozianti delle città anseatiche, rappresentati da negozianti bordolesi di origine tedesca, ma non mancarono acquirenti bordolesi⁶⁴. Un decreto dell'aprile 1809 liberava dall'embargo le navi anseatiche, a condizione che queste accettassero determinate condizioni

⁶¹ Arch.Mun.Bx., Fonds Delpit 141, lettera datata Bordeaux, 5 maggio 1810; Lacombe si trovava a Baiona.

⁶² Cfr. MELVIN, 1919: 100-106.

⁶³ A.N.P., AF^{IV}1307, doss. Gironde, n°106, informazione fornita nella lettera di accompagnamento di una memoria della Camera di Commercio di Bordeaux alla Segreteria di Stato, 21 aprile 1806: 109 le navi danesi immobilizzate a Bordeaux a causa dell'embargo dell'agosto 1807, 13 navi di Papenburg, 12 di Kniphausen, e le restanti di diversi porti del Nord e del Baltico. Cfr. anche BUTEL, 1991b: 576. Nonostante il numero di navi presenti a Bordeaux, BUTEL, 1967b: 196-197 segnala per l'estate del 1809 una carenza di navi e l'arrivo dai porti del Nord Europa di bastimenti in zavorra; una memoria di P.h G.t [con ogni probabilità, Philibert Guillhot] attribuiva la scarsità delle spedizioni alla "manque absolu de navires neutres dans nos ports", A.N.P. F¹²2057, Paris, 17 marzo 1810.

⁶⁴ Si vedano gli atti di queste vendite, concentrate attorno al 23-24 settembre 1806, nelle minute notarili in A.d.G., ad es. notaio Romegous (fondo non classificato), 2° semestre 1806, vendita di tre navi (180, 170 e 150 t. di stazza) appartenenti a D. H. Bunes di Stettino, a H. Mummsen (2 navi) e H. Lomer (1 nave) di Amburgo grazie all'intermediazione di Daniel Vincent Pohls, negoziante a Bordeaux; i medesimi negozianti amburghesi acquistano alla stessa data un'altra nave ciascuno appartenente sempre a degli armatori di Stettino sempre con l'intermediazione di Pohls (notaio Maillares, 3E 31405); *ibidem*, in data 18 settembre, vendita di 5 navi del porto di Embden ad un negoziante lubecchese; in data 24 settembre, vendita della *Fanny* di Stettino (150 t.) a C. Hanker & Jahn, negozianti a Bordeaux, per 10.550 franchi pagati in tratte su Amburgo. La concentrazione delle vendite in pochi giorni corrobora l'ipotesi che si tratti di vendite fittizie, volte a proteggere le navi fino alla fine delle ostilità. L'operazione in effetti non ingannò nessuno: nel novembre 1806 D. V. Pohls si vedeva costretto a passare una procurazione ad un avvocato al Conseil de Prise di Parigi per tutelare gli interessi dei nuovi proprietari, visto che le 4 navi da lui acquistate per H. Mummsen e le tre per J. H. Lomer erano state sequestrate dal governo nel porto di Bordeaux come proprietà prussiana, malgrado la regolare notificazione alla Marina dell'avvenuto passaggio di proprietà (notaio Romegous, 21 novembre 1806).

imposte per la composizione del carico di esportazione⁶⁵.

La disamina dei dati disponibili sulle spedizioni operate grazie alle licenze di *ancien système* a Bordeaux rivela che dal porto girondino salparono almeno 88 navi. Nei primi mesi del 1811, di queste navi ne erano rientrate 20 a Bordeaux e 7 in altri porti francesi. Sette delle navi ritornate a Bordeaux erano salpate da altri porti per il viaggio di andata (lic. 108, 191, 198, 212, 247, 267, 279).

Quello del mancato rientro in Francia delle navi fu uno dei problemi che inquietò maggiormente il Ministero degli Interni. Di fatto, i negozianti girondini approfittarono della concessione di licenze e della neutralizzazione concessa ai bastimenti - ancora nel 1808 Napoleone si era mostrato contrario ad accordarla - per fare uscire dal porto delle navi che rischiavano altrimenti di marcirvi. Una volta raggiunto il Mare del Nord, le navi potevano verosimilmente trovare impiego, in quanto neutrali, nel cabotaggio nordico o nei traffici col Baltico, ovviamente assoggettandosi alle disposizioni britanniche⁶⁶: operazione, questa, evidentemente invisibile a Parigi, ma che poteva procurare un qualche profitto all'armatore. Del resto, almeno a dar credito alle dichiarazioni dei negozianti bordolesi, questi non erano in numerosi casi che semplici commissionari degli armatori stranieri, per conto dei quali essi avevano eseguito le operazioni necessarie alla spedizione della nave: segno, questo, di una continuità delle strutture tradizionali del commercio tra Bordeaux ed il Nord Europa anche attraverso le difficoltà della guerra. La forte presenza di case commerciali di origine straniera, ed in particolare tedesche, tra coloro che usufruirono delle licenze bordolesi, conferma l'ipotesi della continuità. Tra le case commerciali che ottennero a Bordeaux cinque o più licenze, figurano Albrecht & Delbruck (tedeschi, rappresentanti a Bordeaux rispettivamente della Sassonia e della Prussia; Delbruck era nativo di Magdeburgo), Ch. Batré, Schröder & Schyler (tedeschi), ciascuna con 9 licenze accordate, Ch. Reyher (7), J.n Ducorneau (6), D. C. Meyer (prussiano), Wilhelmy frères (tedeschi), Sollberg & C.ie (danese) (5 ciascuna)⁶⁷. Interessante notare che Charles Batré, consigliere di prefettura e dunque ben situato per ottenere l'appoggio delle autorità alle proprie domande, cedette ad altri 6 delle licenze ottenute.

Agendo dunque sovente come semplici commissionari delle case mercantili del Nord Europa, i negozianti di Bordeaux dichiaravano per lo più di ignorare il destino che l'imbarcazione aveva subito una volta lasciato il porto gi-

⁶⁵ MELVIN, 1919: 102.

⁶⁶ JOUVENEL, 1942: 362-369.

⁶⁷ Sulla forte richiesta di licenze da parte delle case mercantili di origine tedesca e danese si veda anche BUTEL, 1972: 31.

rondino⁶⁸. Al prefetto non restava che far osservare al suo superiore

que les négociants refusent presque toujours de donner des renseignements positifs sur les résultats de leur opération, ils se croient intéressés à les tenir secrets⁶⁹.

In effetti, i negozianti di Bordeaux non sembrano affatto apprezzare le intrusioni del potere centrale nei loro affari. Una memoria di uno di loro, inviata a Parigi nel marzo 1810, nella quale il sistema delle licenze era definito come "la première consolation offerte au commerce de l'Europe écrasé sous les pertes multipliées d'une longue guerre maritime", dichiarava infatti:

Il est encore une raison qui pourra altérer l'empressement de nos négociants à demander des licences françaises; c'est la crainte un peu fondée d'ailleurs, et sur des événements récents, que l'on ne cherche à pénétrer trop avant dans le secret de leurs opérations, ou pour parler plus clairement, à connaître les véritables propriétaires des marchandises exportés ou importés sous le manteau protecteur des licences⁷⁰.

Tale ingerenza - che non può che essere quella governativa - veniva qualificata di "mesure perfide", e la memoria invitava a far inserire nel testo stesso delle licenze, e non semplicemente a sottintendere per tacito contratto, che le navi ed il loro carico saranno rispettati "de quelque nation que soient les propriétaires" - frase che non può che indicare dei proprietari britannici. E' piuttosto raro trovare tra le carte del Ministero degli Interni dei rapporti di simile schiettezza, che non si sa se attribuire a pura ingenuità o alla certezza di una protezione sufficiente in alte sfere per poter dire pane al pane e vino al vino.

L'esame dei dati relativi alle licenze per Bordeaux consente alcune osservazioni ulteriori. In primo luogo, in diversi casi la partenza delle navi precede la rimessa della licenza all'armatore o addirittura l'accordamento della licenza stessa: l'armatore, cioè, presentata la domanda faceva salpare la nave senza attendere il responso favorevole da Parigi; tale fretta è dovuta con ogni probabilità alla imminente scadenza delle licenze di navigazione inglesi, senza le quali era impensabile avventurarsi in mare; ma in ogni caso ciò comprova che l'applicazione delle normative da parte delle autorità preposte alla sorveglianza del porto girondino non doveva essere delle più rigorose: una situazione, questa, che non pare essere migliorata negli anni seguenti. Ancora nel novembre e dicembre 1810, infatti, il negoziante Charles Fieffé faceva salpare due navi senza aspettare l'arrivo della licenza (del nuovo sistema) richiesta: la licenza per il suo *Jeune Frédéric*, inviata da Parigi al prefetto il 14 gennaio

⁶⁸ A.N.P., F¹²2108, Renseignements, cit. (cfr. nota 54).

⁶⁹ A.N.P., F¹²2108, prefetto della Gironda a Ministro degli Interni, 7 maggio 1811.

⁷⁰ Memoria di Philibert Guillhot, già cit., A.N.P., F¹²2057, Paris, 17 marzo 1810.

1811, non fu neppure ritirata, giacché la nave era a tale data già rientrata a Bordeaux, e non aveva subito con tutta evidenza alcun intralcio⁷¹. Nel dicembre del 1813 il nuovo direttore generale di polizia a Bordeaux segnalava a Parigi che la gestione del suo predecessore, il marsigliese Pierre Pierre, era stata confusa e assai poco efficiente: a bordo delle navi e dei corsari in partenza non si esercitava alcuna visita⁷². La Dogana, da parte sua, non pare brillare per una maggiore efficienza: la vicenda della licenza utilizzata da Clamageran e Olanyer agli inizi del 1813, che esporremo dettagliatamente, è una ulteriore riprova della inesistenza dei controlli alla fine del regime napoleonico: l'armatore poteva permettersi di dichiarare di esportare vino per una quantità tripla ed un valore sette volte maggiore rispetto ai dati reali, senza temere evidentemente che la frode, volta a rendere possibile una maggiore importazione al ritorno, potesse essere scoperta. In tali condizioni ci sembra legittimo pensare che anche il rispetto delle proibizioni in entrata ed in uscita non fosse dei più rigorosi.

In secondo luogo, malgrado il carattere personale della concessione delle licenze, per almeno 33 delle navi partite da Bordeaux l'armatore che aveva ottenuto la licenza l'aveva ceduta in seguito ad un altro negoziante; un fattore, questo, che relativizza notevolmente il valore di una analisi di tipo nominativo sulle licenze concesse. Butel ha segnalato l'esistenza a Parigi di forti preoccupazioni su un altro degli abusi a cui le licenze davano luogo: pare infatti che esse fossero commerciate e rivendute ad armatori esterni alla piazza, vanificando così l'obiettivo primario del regime, quello di consentire l'esportazione del *surplus* agricolo francese, e servendo piuttosto a coprire, davanti ai corsari francesi o alleati, traffici non autorizzati⁷³. A questo proposito, il Ministro degli Interni osservava

J'ai lieu de craindre des abus, en ne voyant aucun des navires qui devaient naviguer sous la protection de ces licences entrer dans nos ports ou sur son lest, ou avec des marchandises permises pour exporter en suite des produits de notre sol ou de nos manufactures. Le commerce de Bordeaux gémissait et de ne point trouver de débouchés pour ses vins et de manquer de bâtiments. Combien je n'ai pas lieu de m'étonner que des actes propres à faire cesser ces sujets de plaintes ne remplissent aucun de deux objets! Les négociants de Bordeaux feraient donc un trafic des licences que S.M. a accordées particulièrement à leur considération [...]. Livrer nos licences à des correspondants du dehors pour leur faciliter le cabotage d'un port étranger ou ennemi à un autre, à l'exclusion de ceux de l'Empire, c'est

⁷¹ Cfr. BUTEL, 1967b: 206-207 e A.N.P. F^{12*}265, pp. 264v-265r.

⁷² A.N.P., F⁷6344, bollettino del 25 dicembre 1813.

⁷³ BUTEL, 1972: 131-132. Cfr anche l'osservazione di BOURIENNE, 1829: VII, 232: "L'on vendait les licences à un haut prix, à qui avait assez de crédit pour en obtenir, et l'or seul donnait ce crédit", ed il giudizio di Mollien riportato in CLINQUART, 1979: 141-142.

agir directement contre l'intention du Souverain et contre l'intérêt du commerce national⁷⁴.

Di fatto, l'esame dei dati esistenti indica che le licenze ritirate a Bordeaux e non utilizzate (o su cui mancano informazioni) si aggirano attorno alla ventina; rispetto alla novantina di operazioni eseguite, l'eventuale invio di licenze all'estero è probabilmente più oggetto di timori governativi che di speculazioni finanziarie o commerciali.

Benché un certo numero di armatori estranei alle piazze francesi (soprattutto del Nord Europa) abbiano potuto quindi approfittare in vario modo della concessione delle licenze imperiali - sia dando l'ordine di eseguire una spedizione ai loro corrispondenti francesi, sia forse sfruttando la licenza in modo illecito - sul piano delle relazioni internazionali la ripresa del commercio tra Francia e Gran Bretagna all'interno di un quadro rigorosamente assoggettato al controllo di Parigi non poteva che suscitare nei paesi costretti più o meno volontariamente ad allinearsi alla politica napoleonica il desiderio di poter ristabilire anch'essi delle relazioni marittime con maggiore libertà. Nel settembre 1809, Elisa chiedeva una trentina di licenze di navigazione in bianco per il commercio toscano, col pretesto di volersi procurare, come era avvenuto in passato, delle informazioni dalla Sicilia, Sardegna e Malta sotto il manto delle operazioni commerciali labroniche⁷⁵. Non risulta peraltro che tali licenze siano state accordate. Le 40 licenze speciali che erano state concesse alla Toscana nell'estate 1809 erano talmente inadeguate alla tipologia dei commerci labronici da risultare manifestamente inutili⁷⁶.

6.3.3 Il «nouveau système»

Benché la concessione di licenze di navigazione francesi avesse conosciuto un progressivo accrescimento numerico, fu tuttavia solo nel luglio 1810 che tale politica fu estesa e sistematizzata. Nel "nuovo sistema" si possono distinguere due gruppi principali di autorizzazioni alla navigazione: i permessi americani e le licenze propriamente dette. Specialmente per queste ultime, il sistema non cessò di evolversi negli anni a venire, sia rispetto alla tipologia di merci autorizzate all'esportazione o all'importazione che per quanto riguarda le bandiere ammesse, cosicché si riscontrano serie di licenze dai nomi differenti e di costo diverso; per il porto di Bordeaux, abbiamo l'emissione di licenze semplici, di

⁷⁴ A.d.G., 8 M 184, lettera di Montalivet al prefetto della Gironda, 25 aprile 1810.

⁷⁵ A.N.P., AF^{IV}1060, doss. II, n° 159, 22 settembre 1809, nota riassuntiva delle richieste di Elisa Baciocchi inviata da Fouché a Napoleone.

⁷⁶ A.N.P., F¹²2055, lettera di Elisa al Ministro degli Interni, 27 settembre 1809 e 31 gennaio 1810.

"licences diverses", cioè *ad hoc* su richiesta dell'armatore, e di licenze spagnole. Come ha sottolineato Melvin, la progressiva estensione del sistema rese necessario uno sviluppo sempre più articolato dell'amministrazione preposta alla loro concessione⁷⁷. La documentazione conservata a Parigi è assai estesa, ed i dati coincidono raramente tra loro, o con quelli reperibili a livello locale. E' per questa ragione che le cifre qui riportate, frutto di una comparazione tra elenchi differenti e di un mutuo completamento, non corrispondono necessariamente con quelle pubblicate nella storiografia esistente sull'argomento.

Permessi americani

I permessi americani - talora impropriamente chiamati licenze⁷⁸ - furono istituiti il 5 luglio 1810. Essi autorizzavano nuovamente a far vela verso gli Stati Uniti, ripristinando un commercio che era stato interrotto, da parte francese, dal decreto di Baiona dell'aprile 1808⁷⁹.

I primi permessi americani per Bordeaux risalgono all'agosto 1810. Al gennaio 1811, data a cui la concessione dei permessi si interruppe fino al novembre (quando fu concesso un solo permesso, non usato), al porto girondino ne erano stati accordati 70. Questa prima serie fu accolta favorevolmente dai negozianti, che ne ritirarono 69. Non sappiamo con esattezza quanti di questi permessi furono realmente utilizzati; una parte dovette sicuramente essere inviata nei porti americani, affinché i corrispondenti commerciali delle case francesi valutassero l'opportunità di inviare una nave. Ancora a fine 1810, il console francese a New York si mostrava assai scettico sulla possibilità di tali traffici:

Je sais que ce qui s'oppose à ce qu'il en soit fait usage c'est l'incertitude où on est toujours sur la partie que prendra le cabinet de Londres d'après les nouvelles mesures de celui de Saint-Cloud et celles adoptées par le Gouvernement Américain [...]. Tant que les choses resteront dans l'état actuel, il n'est pas probable que les expéditions pour la France soient fort actives, les Chambres d'assurance refusent d'assurer les bâtiments porteurs de permis à moins que ces bâtiments ne soient d'une marche supérieure [...]. Et à l'égard des expéditions qui pourraient se faire sous permis, les négociants sont encore incertains sur les articles dont l'admission en France est permise de cette manière et je suis moi-même sans aucune lumière à ce sujet⁸⁰.

Tuttavia, tali previsioni furono parzialmente smentite dai fatti, giacché al-

⁷⁷ MELVIN, 1919: cap. XIII e *passim*.

⁷⁸ Giacché gli Stati Uniti non riconoscevano il principio della licenza, considerata atto contrario alla libertà dei mari, se ne era mutata la denominazione.

⁷⁹ Per le varie fasi della politica commerciale tra Francia e Stati Uniti, cfr. *supra*, cap. 5.1 e 6.1.

⁸⁰ A.N.P., A.E. B^{III}451, L. Arcambal al Ministero degli Esteri, 3 dicembre 1810.

meno 26 delle prime 70 licenze accordate a Bordeaux rientrarono alla Segreteria di Stato dopo il loro utilizzo, ed un'altra nave fu catturata dagli inglesi⁸¹; peraltro ben in 47 casi a Parigi era indicato, oltre al nome degli armatori, anche quello del capitano della nave, il che sembra indicare che il numero delle navi che utilizzarono i permessi americani, almeno fino alla metà del 1811, fu probabilmente maggiore⁸². Si tenga inoltre presente che, come per le licenze, il negoziante non pagava nulla fino al momento del ritiro del permesso, né egli era tenuto a ritirarlo per il solo fatto di averlo sollecitato. E' quindi presumibile che il ritiro del permesso ed il pagamento dei 600 franchi relativo - è questo il costo dei primi 257 permessi, poi si passa, da fine febbraio 1813, a 2.000 franchi - avvenisse solo al momento in cui la spedizione era pronta oppure - è il caso dei permessi rivenduti a terzi, pratica di dubbia legalità ma comunque diffusa⁸³ - quando vi fosse un acquirente, il che comunque indica la volontà da parte di questi di procedere ad un armamento. Un bilancio del 1812 riporta che grazie a 32 navi munite di permessi americani concessi al porto di Bordeaux furono importate dal marzo 1811 al marzo 1812 3.072 tonnellate di merci (su 5.011 nell'intera Francia, pari al 61%) del valore di 8.424.791 franchi (11.952.909 franchi per il totale francese, pari al 70%); su queste stesse merci, il governo intascava quasi 12 milioni di dazi. Si trattava, in effetti, pressoché esclusivamente di derrate coloniali: 1.650 tonnellate di zucchero, 850 di caffè, 150 di cotone⁸⁴.

Anche i 66 permessi concessi a Bordeaux nel febbraio-marzo 1812 furono acquistati nella loro totalità dai negozianti. Per tutto il resto dell'anno Napoleone non ne rilasciò altri. Quando la redistribuzione riprese, essa fu impetuosa: 427 permessi dal gennaio al maggio 1813, data a cui la concessione fu definitivamente sospesa. Tuttavia, mentre in un primo momento l'assorbimento di questa nuova serie fu rapido, già dal marzo 1813 le difficoltà commerciali o le previsioni politiche indussero i negozianti bordolesi ad una certa ritrosia nel ritirare i permessi sollecitati: agli inizi del 1814, su un totale di 563 permessi americani concessi al porto di Bordeaux, 390 erano stati ritirati, mentre 173

⁸¹ A.N.P., F12*265, pp. 181v.- 184r.

⁸² Cfr. i dati forniti da CROUZET, 1968a: 503-504, e quelli, discordanti, di BUTEL, 1972: 136, 143. Occorre inoltre tenere presente gli arrivi di navi americane sprovviste di permessi, la cui ammissione era condizionata alla decisione di Parigi; si veda N.A., T164, roll 2, elenco delle navi entrate a Bordeaux novembre 1810-febbraio 1811.

⁸³ Ad es. Charles Fieffé, negoziante bordolese, sollecitò e ottenne dei permessi americani che intendeva rivendere sulla piazza di Nantes: cfr. BUTEL, 1972: 144.

⁸⁴ A.N.P., AF^{IV}1062, doss. III, n° 66, importazioni fatte su navi provviste di permessi americani, 6 maggio 1812. Cfr. CROUZET, 1968a: 504-508; BUTEL, 1972: 142-143 e BUTEL, 1968: 215 (dove il valore è erroneamente dato per le esportazioni verso gli Stati Uniti).

rimanevano ancora nelle mani delle autorità⁸⁵. Poiché per la Gran Bretagna si trattava di un commercio illecito, i rischi erano elevati, specie dopo la rottura diplomatica tra Stati Uniti e Inghilterra, e questo può giustificare il ridotto entusiasmo dei negozianti bordolesi per questo tipo di armamenti. Inoltre, dal momento che il sistema di licenze rendeva nuovamente possibili i traffici con la Gran Bretagna, l'interesse di procurarsi derrate coloniali americane dovette sensibilmente scemare. Nel marzo 1813, il console americano a Bordeaux segnalava che la diminuzione dei prezzi conseguente all'arrivo di numerose navi dall'Inghilterra rendeva i prodotti forniti dai bastimenti statunitensi non concorrenziali: impossibile infatti competere quando le navi americane dovevano sopportare un premio di assicurazione del 50% contro il 5% pagato per i traffici tra Francia e Gran Bretagna⁸⁶.

Per completare il quadro delle relazioni commerciali tra Francia e Stati Uniti, occorre segnalare la concessione a Bordeaux, nell'ultimo quadrimestre del 1811, di 24 permessi americani per l'importazione di riso: 23 furono ritirati dagli armatori, attirati probabilmente dal costo relativamente modico dei permessi (200 franchi l'uno). Una delle navi, la *Flora* di Ducorneau, fu catturata. Delle altre navi partite, non sappiamo la sorte; solo uno di questi permessi fu restituito a Parigi dopo l'uso. Infine, nel maggio 1812 e nel corso del 1813 furono accordati a Bordeaux 20 permessi speciali per importare dall'America sotto bandiera francese. Visto il rischio di tale navigazione, che dal punto di vista inglese costituiva un commercio tra porti nemici su navi di bandiera nemica, non sorprende che solo 7 armatori abbiano acquistato tali permessi, del costo di 600 franchi.

Grazie ai permessi americani, negli ultimi anni dell'Impero entrarono a Bordeaux dalle trenta alle quaranta navi all'anno, cariche di prodotti coloniali, cotone, riso e, durante la carestia del 1811, farina; esse consentirono di esportare vini, acquavite e manufatti (questi ultimi costituivano circa il 50% del valore del carico). Per il porto girondino, e specie per alcune case commerciali che vi investirono più di un milione di franchi, il commercio americano di questi anni ebbe una importanza tutt'altro che trascurabile. Nel 1812, la metà del valore delle esportazioni estere totali di Bordeaux fu diretta verso gli Stati Uniti (30% nel 1813, quando ripresero i traffici con la Gran Bretagna); di questa opportunità che si apriva al commercio, Bordeaux beneficiò come abbiamo

⁸⁵ Dati tratti da A.N.P., F^{12*} 265. Cfr. in annesso i due grafici n° 18 e 19, elaborati a partire da tali dati. I dati sui permessi americani desumibili da A.d.G., 8M189, bollettini settimanali, relativi solo al 1812 e 1813, sono sostanzialmente identici (differenza di due permessi concessi in meno e di uno ritirato in più rispetto ai dati delle A.N.P.).

⁸⁶ N.A., T164, roll 3, lettera del console statunitense a Bordeaux, W. Lee, alla Segreteria di Stato americana, 15 marzo 1813.

visto più di ogni altro porto francese.

Il commercio con gli Stati Uniti fu essenzialmente riservato ai porti dell'*ancienne France*: dei permessi americani furono concessi anche ad Amburgo e Livorno, ma in numero assolutamente esiguo: uno per Livorno, nel maggio 1813, e rimasto inutilizzato vista la pericolosità della navigazione in seguito alla guerra tra Gran Bretagna e Stati Uniti⁸⁷, ed uno anche per Amburgo (gennaio 1813). Per il porto anseatico si devono aggiungere i 4 permessi per l'importazione di riso nell'aprile e nel luglio 1812, due dei quali furono tuttavia rilasciati ad una casa commerciale di Brema. Ignoriamo se questi 5 permessi americani per Amburgo siano stati ritirati dai richiedenti e effettivamente utilizzati⁸⁸.

Le licenze di *nouveau système*

Accanto ai permessi americani, l'altro grande gruppo di autorizzazioni alla navigazione è costituito dalle licenze di *nouveau système*: istituite coi decreti di Saint-Cloud del 3 e del 25 luglio 1810, le nuove licenze rappresentano una sorta di Atto di Navigazione di sapore fortemente mercantilista. Il valore delle importazioni - consistenti teoricamente solo in alimentari e materie prime, ben presto però anche di derrate coloniali, mentre rigorosamente proibiti restavano i manufatti inglesi - non poteva essere superiore a quello delle esportazioni, di cui almeno un terzo doveva essere costituito da manufatti francesi, cioè prevalentemente di sete (la cui importazione era vietata in Gran Bretagna). Dal gennaio 1812 le clausole furono modificate, giacché fu fissato un quantitativo massimo di caffè e di zucchero importabile per ogni *tonneau* di vino esportato⁸⁹. Le condizioni imposte, difficilmente conciliabili con le proibizioni vigenti in Gran Bretagna, costrinsero gli armatori ad aggirare la legge. Un rapporto del Ministro della polizia a Napoleone, basato tanto sulle dichiarazioni di un negoziante parigino che sull'indagine svolta da un suo agente, riferiva che

les soieries qui doivent, conformément aux obligations imposées aux porteurs de licences, composer le tiers de la valeur du chargement de leurs navires, sont presque toujours jetées à la mer, mais que pour rendre cette perte moins sensible et

⁸⁷ A.N.P., F¹²2162, camicia Livorno, lettera di rinuncia alla licenza per la nave americana *Harmony* accordata agli armatori Ant. e Joseph Filippi, inviata dal loro incaricato al prefetto. La nave era stata catturata due anni prima da un corsaro francese, e poi restituita al capitano per decisione di Napoleone. Il permesso americano era stato richiesto visto che la domanda per una licenza per il Mediterraneo era stata respinta.

⁸⁸ A.N.P., F¹²2162, camicia Amburgo, per le richieste e l'accordamento dei permessi per importazione di riso per il porto di Amburgo; l'operazione è prevista su navi di bandiera americana; F¹²*265, pp. 37-38.

⁸⁹ Cfr. CROUZET, 1958: 677-678; JOINVILLE, 1914: 17 indica invece erroneamente tale modifica come una norma particolare applicata al solo porto di Bordeaux.

tromper les agens des douanes, des manufacturiers de Lyon et de Paris se sont industriés à faire des étoffes d'une riche apparence et de la moindre valeur qu'il leur a été possible, uniquement pour ces exportations [...]. Sans cette espèce de fraude [...] et les abus qui s'introduisent toujours dans l'évaluation des autres marchandises exportées il y aurait nécessairement de la perte pour les armateurs de licences⁹⁰.

E' opportuno ricordarsi di questo fatto ed in generale delle esagerazioni dei valori all'esportazione quando si analizzano i dati ufficiali dei valori del commercio marittimo napoleonico, richiamati sovente per mancanza di meglio. Il numero di navi è un dato più certo, giacché meno falsificabile, e vista la quasi maniacale attitudine delle autorità alla registrazione e alla redazione di tabelle, le informazioni non mancano. Tuttavia, non sono rare confusioni dovute alla omonimia delle navi, né errori di trascrizione. Quanto ai margini di profitto, le scarse informazioni ricavabili nella corrispondenza amministrativa dell'Impero tendono probabilmente a presentare una situazione piuttosto rosea, sia per la volontà di non rallentare la concessione delle licenze, sia per la mancanza di informazioni attendibili fornite dai negozianti direttamente interessati, notoriamente restii a rendere partecipi il governo del reale andamento delle loro operazioni commerciali. Le stime globali del Ministero degli Interni e di quello del Commercio sono basate su assunzioni discutibili, sia alla esportazione - il valore dichiarato delle merci importate veniva arbitrariamente accresciuto del 50%, cifra pari al plusvalore che si riteneva il prodotto esportato acquisisse una volta raggiunto il mercato estero di destinazione - sia all'importazione, dove i dati ufficiali riducono i valori dichiarati del 25% - talora anche di un terzo - per tener conto del supposto profitto del negoziante francese⁹¹.

L'istituzione del sistema delle licenze è evidentemente correlata sia alla tariffa di Trianon promulgata nell'agosto 1810, che autorizzava l'introduzione di derrate coloniali di provenienza non britannica previo pagamento di elevati dazi, che alla politica repressiva nei confronti del contrabbando inaugurata da metà ottobre⁹².

Le prime licenze istituite furono vendute a 800 franchi. Si trattava di "licenze semplici", distribuite nella seconda metà del 1810 in numero assai limitato. Bordeaux ne ricevette in tutto 17, ma gli armatori ne ritirarono soltanto 6. I traffici si interruppero in effetti già nel 1811, dal momento che essi

⁹⁰ A.N.P., AF^{IV}1062, doss. III, n° 7, rapporto del duca di Rovigo a Napoleone, 11 gennaio 1813.

⁹¹ Si vedano i calcoli in MELVIN, 1919: 136. Una deduzione del 33% per le importazioni è applicata nei calcoli per il 1810 in A.N.P., F¹²2038^A, rapporto del 31 dicembre 1810.

⁹² Cfr. *supra*, cap. 6.1. La stretta concatenazione tra i diversi provvedimenti, parallelamente alla creazione di apparati amministrativi per la loro resa esecutiva, è evidenziata in MELVIN, 1919: 169-170, 211-213.

risultavano del tutto inconciliabili con le vigenti disposizioni britanniche. Sarà la grave crisi economica che colpì l'Impero e la Gran Bretagna nel 1811-12 ad indurre le due nazioni rivali a modificare le proprie politiche ed a renderle nuovamente compatibili tra loro. La necessaria intermediazione, non ufficiale, tra i due governi fu fornita da finanzieri e negozianti⁹³. Dal 1812 Napoleone autorizzò le navi francesi a far scalo anche in Inghilterra, importando al ritorno anche derrate coloniali.

In questa nuova fase, il costo delle licenze fu differenziato a seconda della tipologia dei traffici che essa consentiva. Bordeaux ottenne complessivamente 145 licenze diverse (4 nel 1811; 47 nel 1812, 92 nel 1813 e 2 nel 1814): gli armatori ne ritirarono in tutto 83. Delle 19 licenze per la Spagna (emesse tra il dicembre 1813 e il febbraio 1814) ne furono invece ritirate soltanto 3. Furono dunque soprattutto le licenze diverse a attirare l'interesse degli operatori della piazza. Nel dicembre 1812 il Direttore della Polizia di Bordeaux riferiva che:

*Le commerce parait être un peu sorti de son inactivité au moyen des dix sept navires licenciés récemment arrivés de l'Angleterre*⁹⁴.

E due mesi più tardi,

*Les dernières licences pour l'Angleterre ont de nouveau ravivé le commerce. Beaucoup de navires d'un fort tonnage, et qui n'avaient pas quitté le port depuis bien d'années, sont mis en réparation*⁹⁵.

La piazza di Bordeaux ne approfittò per smaltire le enormi scorte di vini accumulate negli anni passati, trasportandole in Inghilterra, da dove venivano eventualmente trasbordate per la riesportazione verso il Nord Europa. Per il viaggio di ritorno si caricavano quasi esclusivamente derrate coloniali (caffè, zucchero, cacao e indaco), almeno a partire dal momento in cui Napoleone ne autorizzò l'importazione nell'Impero. Sebbene già nel dicembre 1812, dopo la sconfitta imperiale in Russia, la Gran Bretagna sospendesse la concessione di licenze per la Francia, ne restarono in circolazione un numero sufficiente a consentire un livello di scambi elevato per tutto il 1813 (anno in cui furono esportati da Bordeaux merci per 13 milioni di franchi). Secondo i dati di Butel, una trentina di navi salparono per l'Inghilterra nel 1812 e una sessantina nel 1813⁹⁶.

Se è dunque certo che Bordeaux approfittò in misura consistente delle licenze del nuovo sistema, poco sappiamo invece sull'utilizzo di licenze di com-

⁹³ Cfr. CROUZET, 1958: 607-610 e 678 e MELVIN, 1919: 138, 164, 263-271.

⁹⁴ A.N.P., F⁷6344, rapporto di P. Pierre al Ministro della Polizia, 2 dicembre 1812.

⁹⁵ A.N.P., F⁷6344, rapporto di P. Pierre al Ministro della Polizia, 2 febbraio 1813.

⁹⁶ Cfr. CROUZET, 1968a: 506-507; BUTEL, 1972: 138-142 e LEFEBVRE, 1982: 406-415.

mercio a Livorno, su cui non esistono studi⁹⁷. Occorre peraltro rilevare che l'importanza dell'istituzione di un commercio con licenze per il porto labronico fu decisamente inferiore che per altri porti. Il numero di licenze fu infatti piuttosto contenuto, specie all'inizio; quanto al loro effettivo utilizzo, esso fu ancora più ridotto a causa soprattutto della rigidità del blocco britannico nel Mediterraneo, assai maggiore che per altre aree.

Come si è già osservato, Livorno non usufruì delle licenze d'*ancien système*. Nell'aprile 1810 il Ministro degli Interni faceva sì rilevare all'Imperatore che l'ultima formula, inaugurata nel febbraio precedente, permetteva infine anche alla Toscana di ricevere tali licenze. Tuttavia, osservava, l'obbligo di comporre un terzo del carico di esportazione con vini e acquavite costituiva una condizione inadempibile per i porti mediterranei, mentre il particolare regime doganale di Livorno (che sarebbe stato abolito solo alla fine del 1810) impediva ai negozianti della piazza di far pervenire tali prodotti dal resto dell'Impero. Si suggeriva pertanto di sostituire l'olio al vino negli obblighi di esportazione, unica condizione che avrebbe consentito al commercio toscano di uscire dalla "position la plus déplorable" (espressione poi moderata nella copia finale del rapporto in "position peu favorable") in cui versava⁹⁸. In ogni caso, dal 19 febbraio 1810 l'emissione di licenze fu sospesa per tutto l'Impero, così che la nuova formula, assai più liberale, non trovò alcuna applicazione concreta⁹⁹.

Appare inoltre dubbio che i negozianti labronici avrebbero potuto utilizzare tali licenze, anche qualora fosse stata loro accordata qualche modifica relativamente alla composizione del carico:

Je crois pouvoir dire à V.E. que le système des licences ne parait pas susceptible d'application à la Toscane, les Anglais ne délivrant point des licences pour naviguer dans la Méditerranée¹⁰⁰.

Fu comunque solo col *nouveau système* che la navigazione di Livorno poté beneficiare delle licenze imperiali. Tra l'autunno 1810 e la primavera 1811 furono accordate al porto labronico 13 licenze semplici, di cui ne furono effettivamente ritirate 8. Di queste otto, tuttavia, 2 servirono a prolungare la validità di due licenze scadute - la validità di sei mesi dal momento dell'accorda-

⁹⁷ Quanto segue è pertanto ricavato esclusivamente da documenti di archivio: A.N.P., F¹²2044, F¹²2055, F¹²2087, F¹²2144-45, F¹²2108, F¹²2162 e F¹²2173-74, notizie sulle licenze ed i permessi ottomani per la Toscana.

⁹⁸ A.N.P., F¹²2055, camicia "Toscana", minuta del Ministro degli Interni a Napoleone, 21 aprile 1810.

⁹⁹ MELVIN, 1919: 125-126; la liberalizzazione del sistema è segnalata da TULARD, 1989: 230, voce *blocus continental* (R. Dufraisse), ma non è ivi indicato che essa rimase puramente teorica.

¹⁰⁰ A.N.P., F¹²2055, camicia "Toscana", Fauchat, segretario generale della Seconda Divisione (Commercio) del Ministero degli Interni, al Ministro degli Interni, 18 aprile 1810.

mento della licenza a Parigi era insufficiente per dei viaggi nel Levante - mentre altre due scaddero nelle mani dell'armatore senza essere utilizzate. In totale, dunque, vi furono solo 4 navi che poterono navigare con tali licenze. Le spedizioni erano per la Sicilia, il Levante o per la Barberia. Con ogni verosimiglianza, lo scalo a Malta costituiva un passaggio obbligato. Le difficoltà di una tale navigazione a ragione dell'atteggiamento inglese sono attestate dal fatto che ben tre navi su quattro furono catturate dalla Gran Bretagna; in almeno due casi, tuttavia, gli armatori poterono rientrare in possesso della nave e del carico (il *St. Nicolas* di Giorgio Costacchi & figlio ed il *St. Nicolas* di Domenico Maria Adamo & Comp.)¹⁰¹. Non è pertanto escluso che si trattasse di prede concertate.

Tutte queste spedizioni erano state effettuate tra il dicembre 1810 e l'aprile 1811. Occorrerà attendere l'ottobre 1811 per veder salpare da Livorno la prima delle navi dotate di una "licenza diversa". Le operazioni sotto tali licenze sono riassunte nel seguente prospetto:

Tabella 11 - Licenze diverse, serie Livorno

anno	concesse	ritirate	partite	arrivate
1811	3	1	1	0
1812	32	7	5	1
1813	52	19	10	11
1814	0	0	1	1
Totale:	87	27	17	13

Fonte: A.N.P., F¹²265, 246v-148r.

Come si vede, il successo di questa nuova serie fu oltremodo modesto. Le difficoltà di queste operazioni erano molteplici. In primo luogo, occorreva ottenere una licenza, seguendo la trafila burocratica che dal prefetto giungeva a Napoleone attraverso il Ministero degli Interni, e ritornava per la stessa strada. Specie inizialmente, tale procedura fu costellata di ritardi, così che per ridurre i costi derivanti dall'inutilizzo di una nave, non si esitava a ricorrere, a Livorno come altrove, a personaggi ben inseriti a Parigi:

Un négociant de Livourne sollicitait depuis plus d'un an une licence qu'il ne voyait pas arriver, malgré ses demandes réitérées. Il s'est enfin déterminé à employer un de ces intrigants sans crédit qui, pour son argent, lui a fait obtenir la licence en peu de jours. J'ai bien peur que le commerce ne s'en rapporte plutôt à cette triste expérience qu'à la note du Moniteur. En fait de licences, la promptitude fait tout, il faut qu'en un mois de temps la demande soit accueillie ou rejetée définitive-

¹⁰¹ A.N.P., F¹²*265, pp. 244v.-245r; F¹²2044, camicia Livorno. Cfr. i particolari di queste spedizioni nell'annesso n°10.

ment¹⁰².

In secondo luogo, il numero delle licenze pareva esiguo. In effetti, all'autunno 1812 Livorno aveva ricevuto 35 licenze diverse, contro le 51 di Bordeaux e le 5 di Amburgo, e non era dunque troppo sfavorita. Tuttavia, i porti dei vicini apparivano più avvantaggiati:

Il serait à désirer que l'Empereur daigna accorder au commerce un peu plus de licences, ainsi que S.M. en fait jouir ses sujets d'Italie sur la place d'Ancône. Les négociants se résignent d'ailleurs avec soumission aux effets des circonstances, il n'y a encore qu'une seule maison connue qui se soit transporté à Ancône et une autre à Marseille¹⁰³.

Quest'ultima osservazione, filtrata attraverso le mani del Ministro degli Interni, assunse toni assai più foschi: "Il [Prefetto di Livorno] dit que jusqu'à présent on en a fort peu accordé à ce port, tandis que Ancône fait un commerce immense, et ajoute que les négociants de Livourne se disposent à y passer"¹⁰⁴ - rapporto da cui nasce probabilmente la leggenda di trasferimenti in massa da Livorno ad altre piazze commerciali.

In ogni caso la piazza di Ancona poteva talora risultare più agevole anche per i negozianti labronici, almeno per l'esportazione di prodotti toscani:

Si vede che detti Berretti [...] da Malta si spediscono a Smirne, e che da lì a Smirne i passaggi vi sono continui e sicuri, dunque abbiamo pensato e risoluto con Gaetano di spedire quattro Casse dei Tessuti in Ancona per da Ancona farsi passare a Malta, e da lì farsi passare per Smirne alla Casa Franchetti¹⁰⁵.

Era inoltre possibile ricorrere ad altri porti: le uniche licenze accordate a Civitavecchia ed a Ostia (una "semplice" e una "diversa") furono entrambe concesse ad armatori di Livorno¹⁰⁶.

Il terzo ostacolo all'utilizzazione delle licenze era rappresentato dalla presenza inglese nel Mediterraneo. La decina di licenze che consentivano final-

¹⁰² A.N.P., F⁷8857, commissario di polizia di Livorno, 1 luglio 1812, a proposito dell'invito rivolto ai negozianti dal Ministro delle Manifatture e Commercio a non fare ricorso a intriganti che promettono l'ottenimento di licenze in tempi brevi.

¹⁰³ A.N.P., F¹CIII Méditerranée 1, memoire statistique et état et situation du département de la Méditerranée, redatto dal prefetto, terzo trimestre 1812, rubrica "commercio".

¹⁰⁴ A.N.P., F¹²2087, Montalivet al Ministro delle Manifatture e Commercio, 17 dicembre 1812.

¹⁰⁵ Sezione Archivio di Stato di Prato - Fondo Mazzoni, busta 2, Vincenzo a Lazzaro Mazzoni, Livorno 17 agosto 1812, 17 agosto 1812. Ringrazio Corinne Maitte per avermi messo a disposizione i suoi appunti sul fondo Mazzoni. La famiglia Mazzoni (padre e due figli) era insediata sia a Prato, dove uno dei membri si occupava della produzione di *fez* per il Levante, che a Livorno, dove curavano le operazioni mercantili. L'ortografia e la sintassi di Mazzoni padre rendono la sua corrispondenza non sempre intelligibile.

¹⁰⁶ A.N.P., F¹²265, rispettivamente a Francesco Landi e a A. e J. Filippi. Il dettaglio delle licenze diverse del porto di Livorno all'annesso n° 11.

mente l'importazione di derrate coloniali, ripetutamente sollecitata dai negozianti labronici, restò quasi interamente inutilizzata: "Le commerce de Livourne ne paraît pas disposé à faire usage de ces titres qui, sans doute, lui présentent trop de chances à courir"¹⁰⁷.

A Livorno come altrove, le licenze venivano comunque utilizzate secondo criteri non propriamente conformi alle disposizioni francesi. Riguardo alla licenza della *Sainte Anne*, salpata il 2 aprile 1812 da Livorno per Patrasso, la corrispondenza privata di Mazzoni padre, nell'esprimere il rammarico di aver perso una buona occasione di piazzare la propria produzione di *fez*, lascia ben intravedere come in realtà le operazioni fossero dirette su Malta:

Io ho fatto una gran corbelleria a non dare al Capitano Lucchesi una dozzina di Casse dei nostri Berretti per Smirne [...]. [H]o saputo questa sera [...] dire [...] che la Spedizione di Capitano Lucchesi tale [h]anno date per Patrasso, ma è cosa notoria che detto Capitano va a scaricare tutto per Malta e di poi prosegue il suo viaggio con il Bastimento quasi che voto, a Patrasso. Io già mi ero ingeniato che andava così ma per la paura non mi informai a bastanza per sapere il tutto preciso, Infine tutto il suo Carico di Lucchesi è mercanzia che deve andare tutta a Smirne, e la Scarica in Malta, da Malta si deve caricare sopra altro Bastimento quale sarà Ing.se senz'altro, e da Malta a Smirne si fanno le sicurtà al 2%. Sicché vedete che corbelleria [h]o fatto, mentre al più lungo in mesi tre avevamo la lettera da Smirne che ci davano l'avviso del arrivo di Lucchesi, e chi sa se non avessimo avuto la vendita di porzione dei Berretti¹⁰⁸.

Accanto alle licenze, l'altro gruppo di autorizzazioni alla navigazione a Livorno era costituito dai permessi ottomani; ne furono concessi in totale 9, tra l'ottobre 1810 ed il marzo 1811; ne furono ritirati 7, ma sono accertate solo due partenze ed un arrivo. I negozianti livornesi avevano mostrato ben poco entusiasmo fin dall'istituzione di tali permessi. Il prefetto, dopo averli interpellati sul modello proposto, riferiva che

Il paraît que si la licence reste en tout conforme au modèle que V.E. m'a envoyé, les maisons de Livourne ne croiront pas pouvoir en profiter¹⁰⁹.

I negozianti osservavano tra l'altro che:

La condition d'exporter en produites agricoles, ou des manufactures de l'Empire, la valeur égale à celle de l'importation est absolument inadmissible pour le com-

¹⁰⁷ A.N.P., F¹²2044, camicia Livorno, lettera del prefetto di Livorno al Ministro delle Manifatture e Commercio, 3 maggio 1813.

¹⁰⁸ Sezione Archivio di Stato di Prato - Fondo Mazzoni, busta 2, Livorno, s.d., ma 2 aprile 1812, Vincenzo a Lazzaro Mazzoni. Vincenzo ha rinunciato all'invio dei propri berretti per timore di spedirli "senza sicurtà come hanno fatto tutti". Il suo rammarico è di aver scoperto troppo tardi che grazie allo scarico a Malta in realtà il rischio a correre era minimo.

¹⁰⁹ A.N.P., F¹²2173-74, camicia Livorno, lettera del prefetto di Livorno al Ministro degli Interni, 27 ottobre 1810.

merce du Levant¹¹⁰.

I mercati del Levante - si segnalava - hanno ritmi di assorbimento lenti, e non un carattere speculativo: i levantini acquistano via via secondo la domanda, senza correre il rischio di essere costretti a stoccare a lungo delle merci. I negozianti labronici proponevano dunque di esportare solo l'equivalente della metà del prezzo d'acquisto delle merci importate, e richiedevano la facoltà di poter eventualmente esportare i manufatti via terra.

Non migliore favore incontrarono le 20 licenze per l'importazione di grani: le 10 del novembre 1810 restarono interamente inutilizzate, e solo 3 tra quelle emesse nel 1811-12 furono ritirate dagli armatori¹¹¹. Ignoriamo invece se i 12 permessi ottomani per l'importazione di grano, concessi gratuitamente nel settembre 1811 e nel giugno 1812, siano stati effettivamente utilizzati.

A conclusione di questa rassegna sull'impiego di licenze e permessi a Livorno, si può richiamare un'osservazione del prefetto, alla fine del regime napoleonico:

Le mal le plus réel est la stagnation du commerce de Livourne. Le commerce des licences est sujet a trop de gênes, de retards, d'entraves pour être une compensation¹¹².

Si ricordi tuttavia che il traffico con licenze era ben lungi dall'esaurire l'insieme dei traffici internazionali del porto di Livorno¹¹³.

L'osservazione più sorprendente che può essere forse fatta a proposito delle licenze accordate a Livorno è che diverse case commerciali della piazza che ottennero licenze e permessi non pagano la patente di negoziante nell'anno corrispondente¹¹⁴: per limitarci ai soli armatori che ritirarono le licenze, e non cioè al gruppo più esteso di tutti coloro che ne ottennero una senza poi utilizzarla, si possono osservare le seguenti irregolarità (la data è quella del rilascio della licenza o del permesso):

BRECCI 1813: paga la patente di negoziante solo per il 1809 e 1810, poi è iscritto come "caffettiere".

BUONCRISTIANI 1813: paga la patente di negoziante solo per il 1812.

¹¹⁰ A.N.P., F¹²2173-74, camicia Livorno, osservazioni dei negozianti labronici interrogati annesse alla lettera del prefetto di Livorno al Ministro degli Interni, 27 ottobre 1810. I particolari dei permessi ottomani di Livorno ritirati dagli armatori nell'annesso n° 12.

¹¹¹ Accertata la partenza del *Nouveau Phénix*, armatore J.n Cristophe Ulrich, in data 10.1.12, a destinazione del Levante, con un carico del valore di 55.217 franchi: A.N.P., F¹²2044, lettera del prefetto di Livorno al Ministro degli Interni, 25 gennaio 1812.

¹¹² A.N.P., F¹CIII Méditerranée 1, rapporto del prefetto sullo spirito pubblico, 15 ottobre 1813.

¹¹³ Cfr. il cap. 7.1..

¹¹⁴ La verifica nominativa è effettuata a partire dai ruoli delle patenti della città di Livorno, A.S.L., *Prefettura del Mediterraneo*, ff. 321-335 (anni 1809-1813). I casi di incerta identificazione sono stati tolti dalla lista seguente.

- COEN SOLAL 1813: paga la patente come commissionario di mercanzie per il 1809, di negoziante solo per il 1810 e 1811.
 FILIPPI 1810, 1812, 1813: pagano patente di negozianti solo per il 1809-1811.
 PAPANDREOPULO 1811, 1812: paga la patente di negoziante solo per il 1809 e 1810.
 ROHA' 1812: è negoziante nel 1810 e 1811, mercante di tele al dettaglio nel 1812 e 1813.
 SABATINI 1811: non risulta come negoziante nei ruoli dal 1809 al 1813.
 SAPPA 1813: patente di negoziante solo per gli anni 1810-1812.
 VALENSIN 1813: figura nei ruoli come commissionario di mercanzie nel 1809, negoziante per il 1810.
 WATSON 1812, 1813: figura nei ruoli come negoziante solo per il 1809-10.

Questa constatazione propone qualche lecito dubbio sulla esattezza messa dal prefetto nella selezione, tra le case mercantili che richiedevano una licenza, di quelle di indiscussa solidità, come richiesto dalle disposizioni ministeriali. Dall'altro lato, è probabile che in qualche caso ci si trovi davanti ad una chiara evasione fiscale: era cioè possibile a individui che esercitavano operazioni come armatori pagare una patente per una categoria inferiore. E' naturalmente possibile che coloro che ottenevano la licenza non fossero che dei prestanome: ma resta in ogni caso accertata una relativa noncuranza da parte delle autorità preposte alla verifica delle garanzie offerte dalle case mercantili coinvolte in queste operazioni¹¹⁵.

Ancora più sfavorita di Livorno, per quanto riguarda le licenze accordate, appare Amburgo: a parte qualche permesso americano a cui si è già accennato, il regime le offrì un numero piuttosto limitato di licenze, divise in due serie differenti, le "licenze anseatiche", e le "licenze diverse".

Le licenze anseatiche furono istituite il 23 luglio 1810 con un apposito decreto¹¹⁶ - precedente dunque l'annessione della città - che autorizzava un viaggio di andata e ritorno per Nantes, Dunquerque o Bordeaux¹¹⁷. Il costo, proporzionale alla stazza, era fissato a 60 franchi alla tonnellata. Al contempo, veniva proibita l'uscita dal porto alle navi sprovviste di una licenza francese (art. 1). Una prima serie di venti licenze per il porto di Amburgo, emessa il 18 agosto 1810, fu quasi interamente acquistata dagli armatori (16 ragioni sociali per un totale di 19 licenze; 3 licenze della serie di Lubeca furono inoltre riti-

¹¹⁵ Risulta inoltre parzialmente sminuita da tale fattore la validità di un'utilizzazione dei ruoli della patente come indice del declino del mondo mercantile labronico; cfr. FILIPPINI, 1985: 327-329, 333. La questione sarà ripresa più oltre, al cap. 11.2.

¹¹⁶ Il decreto, destinato (art. 19) a non essere pubblicato e a non essere testualmente citato nelle circolari ministeriali, in A.N.P., AF^{IV}1080. Si veda anche A.M.A.E.P., Corr. Cons., Hambourg t. 17, n° 35, istruzioni cifrate sul decreto del 22 luglio del Ministro degli Affari Esteri, Champagny, a Bourienne, Ministro plenipotenziario francese a Amburgo, 1 agosto 1810; invio del decreto del 22 luglio allo stesso, in A.M.A.E.P., Corr. Pol., Hambourg, supplément 17, n° 89.

¹¹⁷ A.N.P., F¹²2055, camicia "Licences pour les villes anséatiques", lettera del Ministro degli Interni alla Segreteria di Stato, 24 luglio 1810. Tale disposizione valeva per Amburgo, Brema, Lubeca e Danzica. Per i porti di Rotterdam e Amsterdam il decreto autorizzava invece più viaggi in un arco di tempo non superiore a sei mesi.

rate da un armatore di Amburgo.¹¹⁸ Queste licenze furono utilizzate in massima parte dagli armatori anseatici - non diversi in questo dai loro colleghi francesi - per fare uscire dal porto delle navi di una certa stazza - da 120 a 530 tonnellate - e metterle verosimilmente al servizio del commercio che si svolgeva nel Baltico sotto controllo inglese, e non già per i previsti scambi con la Francia, e con Bordeaux in particolare, che tutte le spedizioni avevano dichiarato come loro meta.

Un rapporto a Napoleone dell'aprile 1811 ammetteva apertamente che con ogni probabilità le navi uscite da Amburgo, cariche di grani, tele e legname per la marina, si erano recate tutte in Gran Bretagna, da dove a tale data soltanto sei (in realtà sette) erano ripartite per approdare, in zavorra, a Bordeaux¹¹⁹. Montalivet, suggerendo la concessione di nuove licenze ai porti anseatici, arrivava a scrivere all'Imperatore che

Votre Majesté, en accordant des licences aux villes anséatiques a permis tacitement aux navires munis de ces titres de se rendre directement du Nord en Angleterre avec des grains; à la charge de toucher ensuite en France pour en faire une exportation, égale en valeur aux cargaison qu'ils avaient à bord lors de leur départ de la Baltique¹²⁰.

La ineluttabilità di uno scalo in Inghilterra è confermata anche da una disamina degli archivi britannici. Approfittando della partenza di due sue navi, P.D. Tonnie "a respectable merchant in Hamburg" richiedeva a Colquhoun, agente diplomatico inglese di Amburgo rifugiato a Helgoland, di intercedere presso il suo governo affinché alle navi fosse permesso di scaricare in Inghilterra e recarsi in seguito a Bordeaux, da dove sarebbero ripartite per Amburgo con un carico di vini. Avuta notizia (7 dicembre) che il governo inglese non avrebbe consentito ad un ritorno diretto dalla Francia al porto anseatico, egli osservava che, piuttosto che vedere marcire le proprie navi nel porto di Bordeaux,

it might in some degree alleviate the loss if a licence could be procured for a cargo either of wines or brandies destined for a port of England to be sold there under the pretence of being carried to England by a privateer, the fine would probably be done away as to the French licence, as is mentioned expressly that the voyage is to

¹¹⁸ A.N.P., F¹²2165, *tableau* delle licenze accordate alle città anseatiche, 17 settembre 1809; F¹²265, pp. 30v.-31r.

¹¹⁹ A.N.P., AF^{IV}1080, Rapporto del Direttore delle Dogane, Collin de Sussy a Napoleone, 1 aprile 1811. Cfr. l'annesso n°13, e A.N.P., F¹²2165, *Tableau des licences pour les ports des villes ci-devant anséatiques*, 17 settembre 1811.

¹²⁰ A.N.P., AF^{IV}1061, n° 43, Montalivet a Napoleone, 1 aprile 1811, corsivo mio. La proposta avanzata dal Ministro per far fronte alla prevista carestia in Francia è di rimborsare il costo della licenza se le navi arrivano in Francia cariche di grano, o di esimerle dall'obbligo del controvalore all'esportazione.

be fulfilled "sauf les chances de la mer"¹²¹.

Questa corrispondenza è altamente istruttiva non solo perché ci informa sull'atteggiamento del governo britannico, ma anche perché conferma le voci a più riprese circolanti, ma raramente documentate, di un accordo tra i corsari britannici e gli armatori delle navi del continente per una "cattura" della nave e del carico che coprisse di fronte alle autorità imperiali quella che era di fatto una normale compravendita¹²². Quanto alle due navi in questione, la *Borsenhalle* entrò effettivamente a Bordeaux nel febbraio 1811, ma non pare esserne ripartita, mentre la *Nicolaus*, approdata in Francia appena nel dicembre 1812, fu messa sotto sequestro. In effetti, le uniche tre navi munite di licenze anseatiche della serie di Amburgo che, approdate in Francia, vi erano ripartite, dichiararono tutte apertamente di recarsi in Inghilterra.

Ancora in autunno, quando le prime partenze ebbero luogo, i negozianti amburghesi ignoravano se il *Privy Council* avrebbe consentito alle navi munite di una licenza anseatica di recarsi in Francia dopo l'obbligatorio scalo in Inghilterra.

Cependant les négociants de Hambourg et de Brèmen ont pris avec empressement des licences françaises, se regardant comme dégagés de leurs obligations envers le Gouvernement français, dans le cas où les Anglais les empêcheraient d'aller en France. Et comme d'un autre côté les licences ne fixent pas le délai dans lequel les bâtiments doivent se rendre en France, ou retourner chez eux, il pourra se faire alors que des bâtiments, une fois sortis, ne rentrent plus au port d'où ils sont partis; ou s'ils peuvent aller en France, ne se présente [sic] au port de destination que très tard, et qu'après avoir fait plusieurs autres voyages. En un mot, les négociants n'ont vu dans les licences, qu'un moyen de faire lever l'Embargo mis sur leurs bâtiments, et de le faire sortir du port, s'embarrassant peu de ce que pouvait arriver par la suite¹²³.

Alla notizia che gli Inglesi sequestravano le navi anseatiche al loro arrivo, Pa-

¹²¹ P.R.O., FO 33/43, pp. 4-5, estratti di diverse lettere di Tonnies a Colquhon, in particolare del 6 e 8 dicembre 1810.

¹²² Sugli imperiali sospetti di "prese" concertate si veda JOUVENEL, 1942: 387; un caso accertato è quello della nave americana l'*Abigail* cit. in CROUZET 1953: n.37. Contatti coi corsari inglesi servivano anche a far entrare in Gran Bretagna come prese dei prodotti proibiti, cfr. MELVIN, 1919: 278.

¹²³ A.N.P., F¹²2165, rapporto dell'uditore al Consiglio di Stato, Himbert de Flegny, inviato nelle tre città anseatiche per consegnare le 21 nuove licenze firmate, al Ministro degli Interni, s.d. (le licenze in questione furono emesse il 15 settembre 1810, il regolamento delle spese di Flegny a missione avvenuta è del gennaio 1811).

rigi aveva dato disposizione di sospendere le partenze¹²⁴. Posto nella primavera del 1812 davanti al problema di un tardivo approdo in Francia di alcune navi munite di una licenza anseatica "étant présumée expirée depuis longtemps"¹²⁵ e poste quindi sotto sequestro al loro arrivo, il Ministro del Commercio constatò "qu'il n'y a point de temps fixé pour les licences anséatiques", e al fine di favorire il rientro in Francia delle navi restanti stabiliva, con decisione del 21 agosto e del 4 settembre 1812,

que les navires qui en sont munis revenants d'Angleterre sur lest dans un délai de six mois à compter du 1^{er} du dit mois de septembre sont immédiatement admissibles, et que ceux chargés pourront être admis en exportant avec la même licence les contrevaleurs de leurs cargaisons en vins, eaux de vie et marchandises françaises, dont 1/3 en soierie¹²⁶.

Il provvedimento sortì in parte l'effetto voluto, giacché almeno tre navi munite di una licenza concessa ad Amburgo ne approfittarono per approdare in Francia.

La vendita delle licenze anseatiche a Amburgo fruttò all'erario francese circa 300.000 franchi; il valore dichiarato per le merci caricate, destinate a porti francesi, era di 2,3 milioni di franchi, benché occorra tener presente che un rapporto dell'autunno 1810 segnalava dei valori reali circa dimezzati¹²⁷. Le licenze anseatiche successivamente inviate da Parigi ad Amburgo - 21 nel settembre 1810, 10 nel luglio 1811 - non riscossero invece alcun successo, e ritornarono tutte, inutilizzate, alla capitale. Quelle del luglio erano previste per l'esportazione di grani in Inghilterra e costavano 800 franchi¹²⁸.

Per quanto riguarda le "licenze diverse", la cui distribuzione cominciò ad annessione avvenuta, Amburgo si trovò soggetta alla regolamentazione vigente nel resto dell'Impero. Cinque licenze furono concesse ed acquistate dagli arma-

¹²⁴ A.N.P., F¹²2087, lettera del Ministro della Guerra, duca di Feltre, a Montalivet, 30 gennaio 1811, in cui si annuncia di aver dato ordini in proposito a Davout, governatore generale dei dipartimenti anseatici recentemente annessi.

¹²⁵ A.N.P., F⁴2353, Camicia "Licences anséatiques", nota da La Rochelle del 24 dicembre 1812 sulla *Nicolaus* di Amburgo, e da Le Havre a proposito di una nave da Brema.

¹²⁶ A.N.P., F⁴2353, Camicia "Licences anséatiques", nota da Le Havre al Ministro del Commercio, con cui si rende nota l'ammissione della *Vesta* a Le Havre, 12 marzo 1813.

¹²⁷ A.N.P., AF^{IV}1342, n°363, Risultati generali delle licenze e permessi accordati dal 1 agosto 1810, situazione al 25 novembre 1811, con indicazione del valore pagato per il rilascio delle licenze, e A.N.P., AF^{IV}1080, Etat des navires munis de licences anséatiques, s.d.. Una nota del dicembre 1810 per il Ministero degli Interni, in A.N.P., F¹²2165, segnalava che i valori relativi alle prime sette licenze di Amburgo, forniti dall'uditore al Consiglio di Stato, Flegny, erano decisamente inferiori a quelli trasmessi in precedenza. Si vedano i due valori nell'annesso n°13.

¹²⁸ A tale prezzo si aggiungeva un dazio di 30 franchi/tonnellata per il frumento e di 15 franchi per la segale: A.M.A.E.P., Corr. Cons., Hambourg t. 18, n° 120, Istruzioni del Ministro degli Interni al collega degli Esteri, 17 luglio 1811. Sulle licenze anseatiche cfr. anche SERVIERES, 1904: 136-138, 267-268.

tori di Amburgo nel febbraio 1812, 3 licenze d'equazione (cioè atte a rendere possibile l'adempimento della clausola del controvalore dell'esportazione) furono emesse tra il gennaio e il marzo 1813, ma si ignora se siano state ritirate; mentre le 9 licenze accordate nel gennaio 1813 restarono tutte invendute. Al loro proposito, un estratto dei bollettini di polizia di Amburgo del febbraio 1813 riferiva che

Il paraît certain aujourd'hui que M. le Comte de Chaban ne pourra placer aucune des licences. Les rapports revenant à la police indiquent qu'il les a offertes à plusieurs négociants, en faisant remarquer tous les avantages qu'elles avaient sur celles précédemment données; tous en sont convenus; mais comme l'opinion de l'évacuation du pays est profondément gravée dans leur tête, ils ont refusé, en se rejetant que la paix pouvait avoir lieu incessamment et gêner cette spéculation¹²⁹.

Tradizionalmente, la valutazione del contesto internazionale guida le scelte del mondo del negozio nella congiuntura bellica, e le notizie dalla Russia consigliavano con tutta evidenza di mettersi in attesa. Ciò che l'estratto tace, ma che il Direttore di Polizia ad Amburgo, d'Aubignosc, non esitava a indicare come una delle cause che rendevano impossibile il piazzamento delle licenze, malgrado la facilitazione del mancato obbligo di riesportare sete francesi in controvalore, era che:

Les lettres de Leipzig font connaître qu'il existe en Prusse et en Saxe une masse prodigieuse de denrées coloniales introduites en fraude pendant la guerre [...]. Celles-ci n'ayant supporté aucun droit continental ferment nécessairement tous débouchés à celle qui en ont acquitté¹³⁰.

Il che implica evidentemente che la frontiera tra la Prussia e l'Impero doveva essere sufficientemente permeabile affinché tale concorrenza potesse costituire un freno reale, all'interno dell'Impero, all'importazione delle merci per via legale.

Si osservi infine, in linea generale, che per gli operatori di Amburgo tutte le operazioni consentite da parte francese presentavano un margine di incertezza notevole quanto all'atteggiamento britannico: dopo l'annessione della città all'Impero napoleonico, avvenuta nel dicembre 1810, la Gran Bretagna non aveva evidentemente più riconosciuto carattere neutrale alla marina mercantile amburghese, su cui aveva anzi proclamato un embargo. Nel giugno 1811 gli armatori anseatici riuscirono ad ottenere, grazie alle loro reiterate insistenze, un *Order in Council* che liberava le navi e le proprietà anseatiche salpate prima dell'annessione dal sequestro che era stato porto sopra di esse e

¹²⁹ A.N.P., F⁷³⁶⁴³³, camicia "marzo 1812- luglio 1813", Estratto dell'11 febbraio 1813.

¹³⁰ A.N.P., F⁷³⁰⁶⁰, n° 60, Bollettino di d'Aubignosc, 9 febbraio 1813.

le autorizzava a recarsi in Francia¹³¹. Da parte imperiale, fu appena nel luglio 1812 che un decreto impose, entro sei mesi, la francesizzazione della marina amburghese¹³², cosicché fino alla fine dell'anno le navi anseatiche potevano battere la loro bandiera, ma questa restava osteggiata dalla marina britannica.

6.4 Esempio dell'utilizzazione di una licenza da Bordeaux a Londra

I dati ufficiali sulle licenze riflettono più la volontà politica centrale che gli effettivi bisogni dei negozianti, e sono solo parzialmente indicativi della reale attività degli armatori, al di là degli obbiettivi commerciali perseguiti dal regime. Il reperimento, tra le carte di una casa commerciale bordolese¹³³, dei conti e della corrispondenza relativi all'utilizzazione di una licenza di navigazione francese ha permesso di ricostruire, almeno parzialmente, le vicende di una delle spedizioni realizzate alla fine del periodo napoleonico.

L'organizzazione dell'armamento

Nel gennaio 1813 Napoleone aveva ripreso la distribuzione di licenze, interrotta alcuni mesi prima. La licenza ottenuta dai negozianti bordolesi Clamageran l'ainé [r. Rousselle, 68] e Olanyer l'ainé [Pavé des Chartrons, 5], è la n°67 della serie "licences diverses" del porto di Bordeaux: firmata dall'Imperatore l'11 gennaio 1813, inviata al prefetto della Gironda il 21 gennaio 1813, essa fu rimessa agli armatori il 20 febbraio 1813, dietro versamento di 6.000 franchi, e rispedita alla Segreteria di Stato, dopo l'utilizzazione, il 30 giugno 1813¹³⁴.

Alla notizia della concessione della licenza, Olanyer si trovava a Parigi. Senza essersi consultati, i due negozianti cercarono immediatamente presso gli armatori di Bordeaux una nave su cui applicare la licenza - fatto che prova che in questa fase le licenze francesi erano rilasciate in bianco. Clamageran trovò una nave di 300 t. appartenente a «Balguerie Sarget et &»; Olanyer prese invece accordi per l'*Esperance*, 450 t., appartenente a «Balguerie Junior». Il tempo stringeva, data la scadenza prossima della licenza inglese di cui l'*Esperance* era provvista¹³⁵. Constatata l'esistenza di disaccordi iniziali sulla nave

¹³¹ P.R.O., FO 33/43, p. 35, decisione del 22 giugno 1811.

¹³² A metà dicembre 1812, tuttavia, molti proprietari non avevano ancora provveduto: A.M.A.E.P., Corr. Cons., Hambourg t. 19.

¹³³ A.d.G., 14 J 11, Fondo Clamageran, licenze. Dove non altrimenti indicato, le fonti di questa sezione sono tratte da questo fondo.

¹³⁴ A.N.P., F¹²*265, pp. 179v-180. La licenza portava il n° 837 di distribuzione generale, ed il n° 144 del registro della Segreteria di Stato.

¹³⁵ P.R.O., B.T.6/208, n° 48.672: richiesta da parte di «Rougemont & Co.» al Board of Trade di una licenza per la nave prussiana *Freunde* per importare da Bordeaux a Londra vini e acquavite e riesportare un carico di ritorno; concessione della licenza, 10 dicembre 1812. Tali licenze

da utilizzarè (l'*Esperance* necessitava di riparazioni che Clamageran temeva troppo lunghe), sul commissionario a cui confidare le merci a Londra, sulle modalità di sfruttamento della licenza, per non perdere tempo e rischiare così di rovinare l'operazione i due negozianti si accordarono con un atto privato del 25 gennaio 1813, in base al quale Clamageran cedeva a Olanyer la licenza, la gestione della operazione, i costi, i benefici ed i rischi di ogni genere che potessero derivarne, pur impegnandosi a firmare tutti gli atti che potevano essere richiesti dalle autorità francesi¹³⁶. In cambio Clamageran ottenne:

- il diritto a caricare sia all'andata che al ritorno 10 t. per proprio conto, senza dover pagare alcun nolo a Olanyer.

- la commissione del 2%, per tutte le merci caricate sulla nave, tanto all'andata che al ritorno. Olanyer si impegnò a pagare del suo la differenza nel caso che tali commissioni dovessero ammontare complessivamente a meno di 90.000 franchi, o nel caso che quella di ritorno fosse inferiore a 50.000 franchi, questo anche qualora il carico di ritorno andasse per qualsivoglia ragione perduto. La clausola implica dunque che il valore del carico del ritorno era valutato ad almeno un milione di franchi. Tale diritto a favore di Clamageran decadeva solo nel caso che le autorità inglesi avessero impedito la partenza della nave dal porto di Londra.

In data 26 febbraio Clamageran ratificò un accordo con la «Portal e &» di Bordeaux, che intervenne per un terzo sulla parte di operazioni spettante a Clamageran, nei profitti e nelle perdite.

Nel marzo e agli inizi di aprile, Olanyer era a Gand, da dove compiva frequenti viaggi a Parigi - dove tra l'altro si trovava il fratello minore di Clamageran, Pierre Hyppolite¹³⁷ - e lungo la costa, per meglio seguire gli affari ed inviare delle lettere in Inghilterra:

Je crois que je me tiendrais quelque temps ici. Je suis à portée de correspondre, et c'est un point assez central. J'ai déjà fait partir des lettres pour Dunquerque et pour Ostende et je donnerai autant d'activité à ma correspondance qu'il me serait possible. Des amis de Paris m'ont promis de me tenir sur les avis de ce qu'ils pourront apprendre de l'autre rive [Olanyer a Clamageran, Gand, 11 marzo 1813].

In data 16 marzo, Olanyer rifiutò in maniera categorica di cedere 50-70 t. di

avevano 4 mesi di validità. La settimana prima la licenza era stata rifiutata, con richiesta del Board of Trade di precisare gli articoli per la riesportazione; *ibidem*, n° 48.567.

¹³⁶ La manovra non doveva essere rara: W. Hoskins dichiarava ad es. con atto notarile che la licenza rilasciata il 23 gennaio 1811 a John Gray e William Hoskins (entrambi negozianti americani associati a Bordeaux) riguardava in realtà il solo Gray: CAVIGNAC, 1988: 65-66.

¹³⁷ Pierre Hyppolite Clamageran si era recato negli Stati Uniti nel 1809 - partenza che aveva provocato la dissoluzione della società commerciale col fratello; nel 1814 lo ritroviamo a Londra, nel 1824 nelle Indie. Morirà a Parigi nel 1839. Cfr. A.d.G., 14J12 e 16.

nolo - o al limite l'intero carico - come propostogli dal socio. Ricordava come si fosse convenuto su un nolo di 1000 franchi per tonnellata, e dichiarava di non aver nessuna intenzione di aver sostenuto spese e sacrifici e di essersi procurato una licenza francese per poi lasciare ad altri i benefici. E' forse possibile che una tale espressione indichi che Olanyer ha dovuto facilitare con opportuni regali la concessione della licenza francese: si tratterebbe, del resto, di un abuso ampiamente segnalato¹³⁸.

Come emerge da diverse fatture, la *Esperance* che risulta partita sotto il comando del capitano J.B. Laroque in realtà è la *Freunde*, capitano Widerholdt¹³⁹. E' questi, in ogni caso, che firmò la ricevuta dell'avvenuto carico di 391 + 40 barriques di vino rosso¹⁴⁰ (1 febbraio 1813), da rimettere a Londra alla consegna di Urb. Sartoris, ed è questi il capitano ufficiale - anche per le autorità francesi - per il viaggio di ritorno della *Esperance*. Nella lettera di Olanyer a Clamageran, datata Gand, 14 aprile 1813, il primo riferiva di aver ricevuto la notizia da Londra (30 marzo) dell'arrivo della *Freunde*, capitano Widerholdt¹⁴¹.

Nella medesima lettera, Olanyer segnalava che si prevedevano tempi lunghi per lo scarico delle merci, vista la grande affluenza di navi a Londra, ma ciò non costituiva un inconveniente particolarmente grave¹⁴². Poiché invece

¹³⁸ "Elles [Le licenze] ne s'accordent qu'aux gens très protégés ou qui financient grandement": lettera di Le Tellier a Charles Fieffé di Bordeaux, Parigi, 26 settembre 1812, cit. in BUTEL, 1972: 145, n. 1.

¹³⁹ Nella fattura dei *courtiers* del 22 febbraio 1813 si parla della "Esperance, soit la Freunde, capitain Jannsen". Laroque funge probabilmente da prestanome per le autorità francesi, che richiedevano che la nave, il capitano e una parte dell'equipaggio fossero soggetti dell'Impero, consentendo peraltro di neutralizzare la nave. In P.R.O., B.T.6/209, n° 50.829, 29 marzo 1813, «Pedder, Bluhm & Co.» chiedevano e ottenevano dal Board of Trade che la *Freunde* fosse ammessa a scaricare, benché il capitano fosse diverso da quello originariamente segnalato (Widerholdt anziché Jannsen?). Un capitano Widerholdt era stato ingaggiato da Jean Ducorneau nel 1812 per la nave *La jeune Marguerite* appartenente a Ch.les Fieffé, spedita da Bordeaux a Londra e ritorno; cfr. per i dettagli di questa operazione BUTEL, 1967b: 363-366. Nel 1812 le autorità bordolesi trasmettono l'interrogatorio di un tale Henri-Louis Widerholdt, 44enne, capitano della nave *Le Courier* di Bordeaux (ex *l'Elben*), nativo di Cassel, naturalizzato francese da 9 anni. Era partito come capitano in seconda della nave americana *L'Abigail* il 29 agosto 1811, ma la nave era stata catturata da un corsaro inglese: A.N.P., F⁷6344, Bordeaux, 18 maggio 1812, interrogatorio delle persone provenienti dalla Gran Bretagna, trasmesso dal commissario di polizia P. Pierre al Ministro della Polizia.

¹⁴⁰ Quattro *barriques* di vino equivalevano ad un *tonneau*. Sulla *Esperance* furono dunque caricati 107,75 t. Si veda il dettaglio più oltre.

¹⁴¹ E della sua *Venus*, nave di cui non si trova traccia nei registri delle A.N.P. - ma che pare anch'essa destinata a Bordeaux. Mancano in seguito altri riferimenti a questa seconda nave.

¹⁴² Nonostante i timori e le predisposizioni prese per un eventuale ritorno della nave a Dunquerque, Dieppe o Le Havre nel caso che mancasse il tempo per un ritorno a Bordeaux (lettera del 11.3.1813 di Olanyer a Clamageran), i negozianti riusciranno ad ottenere dalle autorità britanniche la consueta proroga ed a far rientrare così la nave su Bordeaux. P.R.O., B.T.6/209,

sussistevano notevoli difficoltà per trovare un nolo per il ritorno, anche a 15 o 10 c. la libbra (cioè a un terzo o a un quinto del prezzo dei noli a Bordeaux), Olanyer dichiarava di aver preso in proposito accordi - di cui preferiva non parlare per lettera¹⁴³ - con l'amico John Lewis Brown (noto negoziante di Bordeaux) incontrato a Parigi, e di aver inviato in proposito un espresso a Londra.

J'ai été livré à des grandes inquietudes, d'après la mauvaise tournure qu'ont pris les choses. Cependant, je ne doute presque plus que mes deux navires ne reviennent pleines, d'après les derniers arrangements que j'ai pris avec M. Brown. Tout dépendra, pour le résultat, du prix de la marchandise. Si elle continue à baisser, les affaires seront écrasantes, et il y aura gros à perdre. Mais pour peu qu'elle se soutienne, et qu'il y ait de la demande, s'il n'y a pas des bénéfices à expérer, l'on pourra de moins s'en sortir sans perte. C'est bien décompter, mais il faut se dévouer, et prendre patience (14 aprile).

J. L. Brown doveva caricare sulle due navi 600 *milliers* di caffè (del valore di 28.000 £ sterline "somme qui est là-bas toute prêt et aux ordres de M. Brown"¹⁴⁴). Per conto di Clamageran erano stati caricati 100 *barriques* di zucchero¹⁴⁵ a 67 franchi. La lettera del 20 aprile annunciava che 1000 quintali di caffè di Santo Domingo a 88 franchi col 2,5% di sconto erano stati caricati per conto di Clamageran e Olanyer, e che Wilson Agassis & Co. di Londra prendevano 200 t. a nolo a 15 c. e 15% per del caffè; nella lettera del 1 maggio egli annunciava il probabile arrivo della nave a Bordeaux per fine mese.

E' possibile ipotizzare, al di là della evidente cautela delle missive di Olanyer, che le "arrangements" con Brown significhino che Brown od un suo agente a Londra abbia svolto la funzione di *courtier*, cedendo i due terzi del nolo della nave a «Wilson Agassis & Co.» di Londra e occupandosi delle rimesse finanziarie dal continente alla Gran Bretagna. L'intermediazione di Brown potrebbe confermata dalla assicurazione rivolta da Olanyer a Clamageran a non temere per la sua commissione, che in nessun caso sarebbe stata intaccata.

n° 51.175, richiesta del 13 aprile 1813 di «Pedder, Bluhm & Co.» di una estensione della validità della licenza, concessa il giorno seguente per un mese a partire *dal momento della fine dello scarico* della nave a Londra. La nave dunque aveva terminato lo scarico a metà aprile, come supponeva Olanyer in una lettera del 20 aprile.

¹⁴³ "Il ne m'est pas possible de vous donner des détails sur la nature de ces arrangements, mais je m'assure que vous seriez d'avis, quand vous les connoîtrez, que c'est ce qui me restait de mieux à faire". Il tempo previsto tra il momento dell'invio del dispaccio da Gravelines e l'arrivo della risposta era di tre settimane. Le comunicazioni tra il continente e la Gran Bretagna non presentano evidentemente difficoltà particolari in questo periodo.

¹⁴⁴ La fattura di Sartoris del 15 maggio 1813 indicherà come valore dell'intero carico £ 37.693 .6 .10, compresa la parte direttamente appartenente all'armatore. 600 *milliers* di caffè equivalgono a circa 300 tonnellate.

¹⁴⁵ In questa spedizione, il *barrique* di zucchero equivale mediamente a 620 Kg.; il *barrique* di caffè a 278 Kg.; il sacco di caffè a 62,36 Kg.

Il viaggio di andata

Uno degli elementi più interessanti che emerge dalle carte Clamageran, è l'evidente falsificazione dei conti del carico d'esportazione della *Esperance* allo scopo di far risultare assai superiore tanto il valore che la quantità delle merci esportate - in modo da adempiere alle clausole di controesportazione imposte da Napoleone. Si tratta di un fenomeno già segnalato:

les spéculateurs qui avaient obtenu des licences de l'empereur exagéraient, dans leur déclarations aux douanes impériales, la valeur des marchandises par la remise d'effets de commerce sur Londres qu'ils leur permettait, en retour, de charger de quantités de produits coloniaux bien supérieures à ce que l'eût permis une utilisation honnête des dites licences¹⁴⁶,

ma che i conti di Clamageran ci permettono di analizzare in dettaglio, evidenziando l'ampiezza della frode. I conti reali del carico, come emergono da una *Facture d'achat et de débours relative à 113 tx 1/2 de vin rouge qui ont produits 107 tx 3/4* (30 gennaio 1813), e le cui singole voci si ritrovano poi dettagliatamente in fatture e ricevute di pagamenti, sono:

¹⁴⁶ DUFRAISSE, 1966: 524; cfr. anche il rapporto di Rovigo a Napoleone dell'11 gennaio 1813, cit. *supra*, nota 90.

1813

28.1. à Castarede, 42 t. vin Queyries 1811, à 375 f./t, 3% déscompte	15277.50
30.1. à Promis, 10 t. idem,	3637.50
28.1 à la Commission de Prêt, 51 t1/2 de St. Jullien, Paulliac, 465/t, 3%	23229.08
30.1 idem, 10 t. vin de Lynch de Rage Paulliac à 450/t, 3% id.	<u>4365.00</u>
Total 113 t. 1/2	46509.08

Spese

12 pacques fers, pesant 2304	1051.85
21 id, pesant 4157	1897.12
A M. Hostains 147	3727.40
A M. Lafitte e Sérissier, courtiers de navire 148	<u>3252.80</u>
Tot. dépenses	9929.17

Nuove spese

A Sérissier et Lafitte s/c de courtage de 3/4 t	21.30
A Durossié s/c de 3/6 et de 3/8 149	80.13
Pour 40.000 fr. assurance à BX à 3,25%	1200.00
Pour 30.000 fr. id. à Marseille (A. Durande) 150	1358.50
Aux plombiers l/c de plombage du vin à Paulliac à 15/b.que	90.60
id. pour <i>arrimage</i> [fissaggio barili nella nave] de 107 t. 3/4	<u>145.50</u>
Tot. nouvelles dépenses	<u>2896.03</u>

Total	59334.28
Commission 2%	1186.68

Total (valore al 30.1.1813) 60520.96

Ben diverso il conto presentato alla Dogana: dall'*Etat du chargement fait par Clamageran et Olanyer sur le navire l'Esperance de Bordeaux* del 24 febbraio 1813 risultano esportati:

147 Fattura di V.ve Brisson et & per 113 t 1/2 vin rouge, di cui 107 t 3/4 caricati sulla *Esperance*, per trasporto e trattamento dei vini (*coupage*, aggiunta di uova - per adattarli al gusto del mercato cui erano destinati - tiraggio a fino, imbottamento). Sul trattamento cui erano soggetti i vini bordolesi si può vedere ENJALBERT, 1953: 462, nota 1, sull'uso delle uova per la preparazione del *claret*.

148 Anche dalla fattura dettagliata dei mezzadri (23 febbraio 1813), come da quella del trattamento dei vini e dalla ricevuta del capitano di cui si è già parlato risultano caricati sulla nave 107 3/4 t. di vino rosso.

149 Si tratta di 7 *veltes* 3/8 *esprit* a franchi 10,40 cad. Cfr. anche nota 151.

150 Il tasso di assicurazione di Marsiglia è probabilmente quindi del 4,5%, più la commissione per l'intermediario.

25 tx vin rouge St. Eustache à 950 fr./tx	23750
27 id., Haute Talence 1811, 720/tx	19440
15 id., Margenan 1807, 1000/tx	15000
37 tx 1/2, St. Julien 1810-1811, 1000/tx	37750
30 id.	30000
75 id., Médoc 1810 et 1811, 950/tx	71250
10 id., Margenan 1811, 950/tx	9000
30 id., Médoc 1807, 950/tx	28500
40 id., St. Julien 1810 et 1811, 1000/tx	15000
15 id. vin blanc Haute Barsac 1805, 1000/tx	15000
<hr/>	
total 304 tx 3/4	289690
210 pièces eaux-de-vie (13.986 veltes à 9.50)	132867
70 caisses vin rouge (5040 bouteilles)	17380
<hr/>	
TOTAL francs	<u>429937</u>

Non solo quindi gli armatori dichiararono tre volte tanto le quantità reali di vino esportato, ma anche il valore del vino per tonnellata è doppio rispetto a quello realmente pagato; del tutto inventata sembra inoltre l'esportazione di acquavite (a parte la quantità insignificante di 10 *veltes* compresa nella prima fattura¹⁵¹) e di vino in bottiglia. Cosicché il valore ufficiale del carico di esportazione - dichiarato "sincère e veritable" da Clamageran e Olanyer - è sette volte superiore al costo realmente sopportato dagli armatori. E' evidente che gli armatori bordolesi potevano contare su una mancanza di controlli a bordo da parte della Dogana¹⁵².

Il viaggio di ritorno

Al ritorno, invece, le quantità coincidono sia nel conto "ufficiale" che nelle varie fatture¹⁵³. La fattura, datata Londra, 13 maggio 1813, firmata Urb. Sartoris

¹⁵¹ A Bordeaux e nei comuni limitrofi la *velte* equivale a 7,52 litri, la *pièce* varia dai 361 ai 398 lt.: cfr. BRUTAIS, 1912. Nel conto sopra riportato la corrispondenza tra *pièce* e *velte* è tuttavia differente.

¹⁵² Sulle esagerazioni cui erano soggette le dichiarazioni delle esportazioni con licenza cfr. CORBAUX, 1979: 39-40; BOURIENNE, 1829: VII, 232: "On exagérait avec une incroyable audace le nombre et la qualité des objets exportés de France". Si può evidentemente supporre che nelle settimane intercorrenti tra il primo ed il secondo stato siano state caricate le quantità mancanti nella prima fattura. Tuttavia nel *dossier* di Clamageran non si trova nessuna altra fattura che non sia compresa nello stato del 30 gennaio 1813. Inoltre non si spiegherebbe comunque come il *St. Jullien* figurì a 465 fr. il *tonneau* nella fattura ed a 1.000 franchi nell'*Etat*, né come le altre qualità di vini della fattura non compaiano nell'*Etat*. L'ipotesi che la fattura non contenga che i soli vini caricati per conto di Olanyer e Clamageran, e non quelli per conto di altri armatori, è da respingere in considerazione che Clamageran era commissionario per tutto il carico della nave, e quindi avrebbe tenuto conto di tutte le merci esportate.

¹⁵³ Salvo per un sacco di caffè: 3187 da un conto, 3186 nell'*Etat des marchandises importées par la navire l'Esperance, capit. Widerholdt*. Si tratta probabilmente di una svista.

indica 3187 balle di caffè, 210 barriques di zucchero e 402 barriques di caffè, valore £ 36954.5.2, più 2% di commissione pari a 739.1.8, totale: 37693.6.10 sterline; alla dogana, il valore di tali merci è dichiarato essere di 3.120.792,62 franchi (il caffè è quotato da 7,40 a 8 franchi il Kg., lo zucchero a 5,80 franchi il Kg.), cifra che comprende già il valore dei dazi. Come vedremo, ciò sopravvaluta i prezzi di mercato sulla piazza di Bordeaux.

Il dettaglio dei conti di Clamageran indica i destinatari delle merci - forse consignatari di «Agassis et &» di Londra:

destinatari	sacchi caffé	Barriques caffé	Barriques zucchero
WILHELMY frères		55	
BOUÉ Pierre			15
DE ROVRE G. et &			10
BAOUR et &	250		
BALGUERIE junior	109		12
BOUSQUET Jean	67		
LORIAGUE et fils	179	40	
LASSABATHIE et &	383		
id, per ordine D. Guestier	50	48	
id, per loro ordine		259	
PHILIPPON et &	142		
PARIS et CARRIÉ frères	140		
CLAMAGERAN & OLANYER	288		173
BROWN John Lewis	854		
CASTLEY frères (altrove:Mackarthy)	725		
totale	3.187	402	210
equivalente a Kg.	198.696,12	111.711,6	130.164,15

Qualche dettaglio sui prezzi: i 288 sacchi di caffè di Clamageran e Olanyer (17.961 Kg) sono costati, al netto e comprese le commissioni (secondo fattura datata Londra, maggio 1813), £ 1710.3.4.; a Londra, quindi il caffè costa circa 1,60 franchi al Kg¹⁵⁴. Il valore di questa partita di caffè dichiarato ufficialmente in Francia è 137.358,20 franchi, cioè 7,65 franchi al Kg; tale cifra include i dazi - per il caffè pari a 4 franchi il Kg¹⁵⁵, ma lascerebbe comunque un margine di profitto del 128% [7,65 franchi - 4 dazio = 3,65 prezzo di realizzo, contro 1,60 franchi di costo]. In realtà, non fu possibile, a causa del calo del prezzo delle derrate coloniali nell'Impero nella primavera del 1813, vendere il caffè ai 7,40-8 franchi al Kg. previsti. La vendita di 50 sacchi di caffè (2.976 Kg.) della partita appartenente a Clamageran e Olanyer, avvenuta dal 23 ot-

¹⁵⁴ Al cambio di 16.75 franchi per sterlina; nel 1813 la sterlina perdeva sul franco circa il 33% rispetto al pari, fissato a 1£ per 25 franchi. Cfr. CROUZET, 1958: 526-527, 840, 906.

¹⁵⁵ Secondo la tariffa in vigore, fissata dal decreto di Trianon (5 agosto 1810). Estratto in DUNAN, 1946: 88-89.

tobre 1813 al 13 gennaio 1814, produsse 18.785,06 franchi; dedotti 11.904,66 franchi di diritti e 35 franchi per il costo del deposito in magazzino, il prodotto netto fu di 6.845,40 franchi, equivalente ad un realizzo di 2,30 franchi al Kg., cioè ad un 44% di più rispetto al prezzo di costo. Il profitto non è astronomico, se si considerano le spese di armamento e quelle per le licenze, ed il tempo intercorso tra l'arrivo delle merci e la loro vendita.

Settanta sacchi di caffè furono ceduti a Fleury Emery nell'agosto 1813. Il resto del caffè e lo zucchero appartenente ai due armatori restò apparentemente a lungo invenduto; tra i conti di Clamageran non si ritrova infatti alcun accenno ad ulteriori vendite. Il 31 maggio 1814 Clamageran prestò a Olanyer la somma di 92.841 franchi, al 5% d'interesse annuo, (rimborso di 20.000 franchi previsto al 30 agosto, il resto al 31 dicembre seguente), garantita su 83 *barriques* dello zucchero dell'*Esperance*, depositati presso «Jean Jacques Rabaud et &», che si assumeva l'incarico di raffinarlo, per impedire il deterioramento della merce, e venderlo.

Poiché i conti conservati sono quelli della casa Clamageran, non siamo purtroppo informati delle spese affrontate dal vero armatore, Olanyer; al di là delle merci importate per proprio conto, il profitto di questi dovrebbe essere stato, per il ritorno, sul nolo della nave: calcolato questo a 300 franchi/t (15 c. la libbra), e visto che le quantità importate a consegna di Olanyer e Clamageran ammontano a 125 t circa, restano 315 t di noli, pari a circa 95.000 franchi; per l'andata, non sappiamo quanto abbiano prodotto i vini esportati, né quale parte del carico fosse stata data a nolo. Clamageran uscì dall'operazione con un sicuro attivo: un regolamento di conti con Olanyer prevede infatti i 90.000 franchi di commissione, cui venivano detratti 17.626,52 franchi per la differenza addebitata a Clamageran per rimesse su Parigi e per il prodotto della vendita dei 50 sacchi di caffè.

CAP. 7 - LA RISTRUTTURAZIONE DEI CIRCUITI COMMERCIALI: LE RISORSE NON PREVISTE DAL SISTEMA

Le opportunità commerciali marittime offerte dal regime napoleonico ai negozianti delle città portuali si riducono essenzialmente alla concessione di licenze di navigazione e alla possibilità di armare navi corsare. Napoleone si rendeva perfettamente conto che la sua politica sfavoriva enormemente le economie portuali, ma la ragion di Stato ne imponeva il temporaneo sacrificio. Prioritari restarono sempre e comunque gli interessi dell'agricoltura e dell'industria¹, che rivestirono un ruolo determinante anche nella evoluzione della politica delle licenze. Una personale diffidenza per lo spirito speculativo e avventuriero proprio dei negozianti - alimentato probabilmente dal disprezzo nutrito nei confronti dei fornitori dell'esercito - non induceva certo Napoleone ad accordare ai negozianti particolari favori: tranciando netto in merito alla confisca delle navi che fossero state visitate in mare dagli Inglesi, fossero anche provenienti da colonie francesi, ricordava come "L'intérêt de l'Etat n'est pas toujours celui des négociants; un négociant peut vouloir se ployer sous le joug de la législation anglaise, le Gouvernement ne peut le souffrir", mentre in altra occasione aveva affermato ancora più esplicitamente la propria avversione per il commercio, che a suo giudizio non aveva "ni foi ni patrie"². Nell'ottica imperiale, del resto, il commercio marittimo aveva tutto da guadagnare dalla sconfitta dell'Inghilterra e dalla cessazione del predominio inglese sui mari, ed avrebbe dunque potuto riprendersi rapidamente al ritorno della pace. Da questa prospettiva è logico che davanti alla deputazione amburghese inviata nel dicembre 1806 per cercare di mitigare il sequestro dichiarato su tutte le merci di origine britannica esistenti nel porto anseatico, Napoleone non volesse sentire ragioni:

He knew, he said, that he caused great misery to the town; they might call him a Nero or a Caligula; he knew too that he caused much to the towns of France [...]. The misery he might cause would be nothing in comparison of the advantages he should derive from extirpating the English commerce³.

¹ Sulla priorità accordata da Napoleone all'agricoltura e all'industria rispetto al commercio, cfr. TARLE, 1926: 118-120; MADELIN, 1937-52: VI, 90-92, XI, 170. Un giudizio negativo di Napoleone sui commercianti ricordato da Chaptal è riportato in LATREILLE, 1974: 277-278.

² *Correspondance de Napoléon Ier*, 1859-1869: vol. XVII, n°14.001, p. 215, a Crétet, Bayonne, 27 maggio 1808; LACOUR-GAYET, 1950-1955: IV, 325-326.

³ P.R.O., F.O. 33/35, p. 248-252, resoconto di Thornton, ministro inglese ad Amburgo, datato Elmshorn, 31 dicembre 1806. La deputazione amburghese era stata ricevuta a Berlino il giorno 14. Già il 18 (*ibidem*, pp. 200-203), Thornton aveva riferito le prime informazioni rice-

Tuttavia, benché l'aspirazione al ritorno della pace fosse costantemente presente nella corrispondenza e nei discorsi dei negozianti, non per questo essi erano necessariamente disposti ad attendere inerti l'avvento di tempi migliori. Per comprendere quale fosse la realtà degli scambi commerciali marittimi in età napoleonica occorrerà dunque prendere in considerazione anche i campi di attività in cui il mondo del negozio dispiegò le proprie energie indipendentemente dalle intenzioni del regime, o apertamente in contrasto con esse. E' soprattutto su questo terreno che si può misurare l'abilità dei negozianti a ritagliarsi dei margini di manovra laddove le insufficienze del sistema ne offrivano destro.

Le modalità secondo le quali si poterono mantenere almeno parzialmente in vita determinate correnti di traffici sono assai articolate, a ragione della elasticità mostrata dal grande commercio internazionale nell'inventare nuove soluzioni man mano che il quadro generale di riferimento veniva modificandosi. In primo luogo, occorre che una certa navigazione di lungo corso fosse possibile. Per i prodotti continentali, vi erano certamente difficoltà di varia natura ad ottenere tutti i permessi necessari e numerose limitazioni dovute al timore delle autorità che si volessero in realtà coprire traffici illeciti, o rifornire i nemici; per certi manufatti il quadro era complicato da proibizioni protezionistiche. In linea di principio, tuttavia, nulla si opponeva al commercio in quanto tale, e gli intralci erano semmai determinati dalla certezza che una volta in mare la navigazione si doveva assoggettare alle norme ed ai dazi inglesi, visto che gli *Orders in Council* vietavano il commercio diretto tra due porti nemici; è solo per impedirne la cattura inglese ad esempio che nel gennaio 1808 la Francia decretò l'embargo su tutte le navi neutrali nei propri porti, così come l'estate precedente un embargo era stato dichiarato sulle navi danesi ancorate in Francia - 109 nella sola Bordeaux - per impedire che esse cadessero in mani inglesi all'indomani dell'inizio delle ostilità tra Gran Bretagna e Danimarca⁴.

Chi voleva ancora navigare doveva dunque ben premunirsi da tutti i rischi di cattura, sia da parte inglese - cosa relativamente facile, vista l'ampiezza e la liberalità con cui il *Board of Trade* distribuiva le licenze - sia da parte dei corsari francesi o danesi, pronti ad approfittare di ogni più piccola irregolarità per far dichiarare la nave come buona presa. Erano ormai solo le bandiere neu-

vute a proposito dell'incontro: pare che Napoleone avesse dichiarato che la propria condotta, benché "ésecrable, ostrogothe, infâme", era assolutamente necessaria al grande disegno di costringere alla pace la Gran Bretagna.

⁴ Fino all'embargo del gennaio 1808 era dunque permesso alle navi neutrali e francesi partire dai porti francesi per una destinazione non nemica: CROUZET, 1958: 300. L'embargo sulle navi danesi durò fino al gennaio 1808; di quelle a Bordeaux, 16 furono "francesizzate", 39 vendute: HEILS, 1953: 193-194.

trali ad avventurarsi in mare, ma in concreto il quadro variava a seconda della congiuntura politica generale e della disponibilità francese ed inglese a riconoscere carattere neutrale alla navigazione americana, tunisina, danese, ecc. La pratica di avere a bordo doppi documenti, da mostrare a seconda della nazionalità di chi eseguiva la verifica, era assai diffusa, al punto che la giurisprudenza in materia di prede corsare considerava il fatto di gettare a mare dei documenti fattore sufficiente a far dichiarare buona la presa, giacché era legittimo presumere che si trattasse delle prove della vera nazionalità della nave o del carico. Da parte loro, gli Inglesi furono talora assai tolleranti, e giunsero ad ammettere per determinate licenze perfino che la nave battesse bandiera nemica⁵.

Per le derrate coloniali, erano soprattutto navi inglesi e americane a incaricarsi di far arrivare le merci in Europa; dopo gli *Orders in Council* del 1807, la Gran Bretagna tese sempre più a diventare il deposito europeo di prodotti coloniali. Poi, però, occorre studiare il modo di farli entrare nei paesi che avevano adottato le proibizioni contro il commercio inglese. Dal momento che l'Inghilterra aveva finito con l'occupare tutte le colonie francesi, olandesi e poi danesi⁶, era logico che le derrate coloniali fossero considerate con sospetto. Era dunque necessario mascherarne in modo convincente la reale origine con falsi documenti, sfruttare le velleità di mantenere un commercio neutrale dove queste ancora potevano sussistere - come ad esempio in Danimarca o in Svezia - oppure fornire alle autorità preposte al controllo ragioni pecuniarie sufficienti per incentivarle a dichiarare legale la spedizione. In alternativa a queste modalità che cercavano di mantenere qualche parvenza di legalità si poteva invece organizzare un flusso di contrabbando talmente efficiente da rendere economicamente insignificante l'incidenza delle perdite dovute ai sequestri operati da Dogana e gendarmeria. A tale proposito poteva risultare conveniente disporre di grandi empori strategicamente ben situati dai quali introdurre con rapidità e discrezione le merci ogniqualvolta se ne presentasse l'occasione: ecco

⁵ Sull'aspetto della falsificazione dei documenti di navigazione, sul ricorso sistematico allo spergiuro, e sulla presenza sulla nave di un prestanome che all'occorrenza potesse figurare come capitano, cfr. RYAN, 1962: 138; LINGELBACH, 1918: 147.

⁶ Alla rottura della pace di Amiens, le colonie francesi che la Gran Bretagna, ad eccezione di Saint Pierre e Miquelon, aveva restituito, furono nel giro di qualche anno da essa nuovamente occupate: Tabago e Santa Lucia (piccole Antille) nel giugno 1803, Gorea nel 1804, la Martinica, la Guiana, Saint-Louis e la ex parte spagnola di Santo Domingo - ceduta alla Francia col Trattato di Basilea - nel 1809. Infine la Guadalupa e i possedimenti nell'Oceano indiano, la Réunion e l'Ile de France (Maurizio) nel 1810. Nel novembre 1803, la parte francese di Santo Domingo si era costituita nella Repubblica indipendente di Haiti. Cfr. MAYER, TARRADE, REY-GOLDZEIGUER & THOBIE, 1990-1991: I, 303-306. L'Inghilterra aveva inoltre occupato le colonie danesi alle Antille nel 1807, e Trankebar nel 1808: HEILS, 1953: 141. Il Capo di Buona Speranza (olandese) passò in mani inglesi nel 1806.

dispiegarsi secondo cronologie diverse la funzione dei territori inglesi di Helgoland, Gibilterra, Malta e Lissa, ma anche dei porti svedesi (Göteborg), baltici e nel Levante mediterraneo. Anche per il contrabbando in grande stile, è ovvio che la corruzione facilitava le cose.

In linea generale si può rilevare come il commercio marittimo tendesse a spostarsi sempre più verso est⁷; all'occupazione francese di Amsterdam, i traffici si erano trasferiti ad Amburgo; quando il porto anseatico cadde sotto il diretto controllo napoleonico, fu il Baltico a divenire il centro delle operazioni inglesi nel Nord Europa. Analoga la situazione nel Mediterraneo, dove man mano che i porti italiani si chiudevano in misura più efficace al commercio inglese la via di Levante (Salonico, Vienna) acquistava crescente importanza. Quanto alla penisola iberica, a partire dalla insurrezione spagnola e con la conseguente perdita del controllo sul Portogallo essa restò relativamente permeabile al commercio marittimo e alla filtrazione dei prodotti trasportati a Gibilterra.

Per comprendere a pieno quali potessero essere le possibilità commerciali che si offrivano ai negozianti delle nostre tre città è opportuno aver sempre presente questo quadro di riferimento generale, ben ricostruito - dall'ottica dell'economia britannica - da F. Crouzet⁸. Una analisi dettagliata delle correnti del commercio marittimo internazionale in quest'epoca esula evidentemente dai limiti del presente studio. Ci limiteremo soltanto a vedere quali strade potevano percorrere i negozianti dei nostri tre porti se volevano cercare di non essere costretti a "congelare" completamente la loro attività commerciale, soluzione che appare razionalmente inevitabile a chiunque si limiti ad esaminare la lettera dei decreti napoleonici e degli *Orders in Council*. Si noterà come il discorso ruoterà prevalentemente attorno al tema dell'importazione nell'Impero delle derrate coloniali. In parte si tratta di una "distorsione" dovuta alle fonti stesse, più ricche di notizie per quanto riguarda le importazioni che le esportazioni, riflesso probabilmente del differente rigore impiegato: dopo aver intercettato una lettera dalla quale emergeva che tre navi cariche di semi di ginepro per Tunisi erano destinate in realtà a Londra, il commissario di polizia rinunciava a impedire la partenza della terza nave, ancora ancorata nel porto:

Il ne me paraissait pas convenable de me servir d'une lettre interceptée et secrètement ouverte comme d'une titre donnant droit à une saisie. M. le directeur de Douane avec qui j'en ai conféré a été du même avis et a observé que la rigueur des

⁷ Sulla costante modifica delle vie del commercio ed in particolare di quelle del contrabbando cfr. DUFRAISSE, 1981: 337; CROUZET, 1958: 383, 433, 461, 635-637, 694, 864; WOOLF, 1990a: 186.

⁸ CROUZET, 1958.

*prohibitions se portait principalement sur les importations et non sur les exportations avantageuses à l'Empire*⁹.

Al di là della mentalità mercantile ancora dominante, l'attenzione agli articoli coloniali è giustificata anche e soprattutto in considerazione dell'importanza che essi ebbero negli scambi europei di questi anni¹⁰.

7.1 La navigazione neutrale

Come abbiamo segnalato, i decreti di Berlino e quelli di Milano ridussero drasticamente le possibilità di una navigazione neutrale. Nel corso del 1807 i paesi del continente europeo, piegati dalle vittorie militari napoleoniche o spinti dalle rappresaglie inglesi, aderirono uno dopo l'altro più o meno di buon grado alla politica imperiale del blocco alla Gran Bretagna, e furono così colpiti dalle restrizioni previste dalla Inghilterra; alla fine del 1807 solo la Svezia restava aperta al commercio inglese. Nel dicembre inoltre gli Stati Uniti si risolsero a proclamare l'embargo per la propria marina come rappresaglia alle crescenti difficoltà che le loro navi incontravano nelle acque europee.

I dati riportati nel cap. 5 testimoniano dell'importanza che la navigazione neutrale - danese, americana e quella presunta tale, provvista di falsi documenti - aveva avuto nel 1807 per tutti e tre i porti considerati. Ancora nel luglio, il negoziante Lainé poteva scrivere con un certo compiacimento ad un suo corrispondente che "les américains arrivent en foule à Bordeaux"¹¹. Non può dunque meravigliare che l'evoluzione dei provvedimenti inglesi e francesi di fine anno creasse forti malumori tra i negozianti girondini. Ne è riprova l'estratto presentato a Napoleone di una memoria inviata dalla Camera di Commercio, testimonianza di una sorda opposizione di fondo ai provvedimenti proibitivi, e segno di una certa combattività di cui questi organismi fecero

⁹ A.N.P., F⁷⁸⁸⁴³, doss. 1578V, corsivo mio, riassunto delle lettere sequestrate a Livorno il 16 ottobre 1809, su una nave in partenza per Tunisi. La lettera in questione era indirizzata dai fratelli Baffo - commessi rispettivamente presso due case commerciali stimate, quella del console danese a Livorno, Ulrich, e del negoziante Silvestri - a J. H. Chapelier di Tunisi, al quale i due fratelli avevano dato una commissione.

¹⁰ Negli anni immediatamente precedenti la Rivoluzione Francese, l'83,6% delle importazioni di Amburgo dalla Francia consisteva di prodotti coloniali: KUTZ, 1974: 112, 304. Cfr. inoltre *supra*, cap. 5, l'importanza delle riesportazioni nel commercio americano e britannico. Inoltre la stragrande maggioranza dei casi di frode e contrabbando scoperti riguarda derrate coloniali.

¹¹ Bibl.Mun.Bx., manuscrits 1042, copialettere di H. Lainé, p. 211v., a Flore Marliany di Parigi, 28 giugno 1807. In diversi casi, inoltre, la strategia familiare delle case commerciali bordolesi aveva comportato il trasferimento di un membro della famiglia negli Stati Uniti: cfr. BUTEL, 1977: 439-440.

prova durante tutto il regime napoleonico¹²:

La Chambre de Commerce de Bordeaux a la confiance qu'une situation aussi violente ne saurait se prolonger et que d'ailleurs le Gouvernement a le moyen d'en adoucir la rigueur. Cette pensée, dit-elle, vient fortifier tous les esprits, et leur donner un essor, une énergie supérieure aux calculs et aux prévoyances ordinaires. Des neutres, des pavillons amis, tromperont l'avidie surveillance des Anglais et nos ports ne resteront pas déserts¹³.

Malgrado le speranze bordolesi, dopo il secondo decreto di Milano il commercio neutrale fu di fatto ridotto ai minimi termini. I provvedimenti imperiali, dichiarando soggetta a confisca ogni nave che si fosse piegata agli *Orders in Council*, complicavano enormemente qualsiasi spedizione marittima del continente. Quali che fossero le intenzioni napoleoniche, tuttavia, ogni nave che si avventurava su un percorso che andasse oltre al semplice cabotaggio era costretta a munirsi di documenti che la garantissero dai rischi di cattura da parte degli inglesi. Se il commercio marittimo era dunque interamente assoggettato alle disposizioni britanniche, occorre peraltro riconoscere che le formalità inglesi erano assai più rapide e semplici di quelle imperiali, e soprattutto che il *Board of Trade* era in genere più che disposto a venire incontro alle necessità del commercio. Le licenze di navigazione inglesi per le navi di bandiera non francese erano rilasciate a migliaia - nel 1810 il *Board of Trade* ricevette 14.965 richieste¹⁴ - a prezzo modico e dietro semplice domanda, purché

¹² Cfr. HIRSCH, 1991: 102-104.

¹³ A.N.P., AF^{IV}1060, doss. II, n° 92, Rapporto del Ministro degli Interni a Napoleone, 20 gennaio 1808, a proposito delle risposte delle Camere di Commercio riguardo al decreto del 17 dicembre 1807, sottolineature come nel manoscritto. L'appello al mantenimento di una navigazione neutrale della Camera di Commercio di Bordeaux è seguito dalle doverose reclamazioni della propria fedeltà, da cui emerge con nettezza come nei propri rapporti col potere centrale il passato girondino non sia ancora acqua passata: "Tous «nos moyens, tous nos efforts seront employés pour seconder le Gouvernement, pour venger l'orgueil national et pour déjouer les projets odieux et insensés du Ministère britannique». Et s'adressant à V.M., la Chambre lui offre l'assurance que «les bordelais resteront supérieurs aux événemens; qu'avant tout, ils sont français; que, par dessus tout, ils chérissent l'honneur national»". In 21 aprile 1808 la Camera di Commercio di Bordeaux inviava una memoria a Napoleone nella quale si richiedevano maggiori facilitazioni per la navigazione neutra, con conseguente sospensione del decreto di Milano: "Le prolonger au delà de ce terme, ce sera rendre les Anglais, par notre propre législation, les maîtres de paralyser toutes nos relations avec les Neutres": A.N.P., AF^{IV}1307, dossier Gironde, n° 107.

¹⁴ MELVIN, 1919: 330-331. Si tratta delle richieste e non delle licenze concesse. L'autore stima a circa un quarto le licenze rifiutate; tuttavia occorre considerare che una singola richiesta poteva domandare più licenze. Nel 1811 le richieste saranno 9.862, nel 1812 11.181, per poi calare a 5.611 nel 1813; un manoscritto del 6 ottobre 1810 (ma datato Londra 1811) di un tale R. Ryder, conservato in A.N.P., AF^{IV}1060, doss. IV, parla di 15.000 licenze concesse nel 1809. Questa cifra è avanzata anche da LINGELBACH (1918: 146) ma relativamente al periodo ottobre 1808-ottobre 1809, mentre per il 1809-10 sarebbero state il doppio. La politica inglese di concessione di licenze risale al febbraio 1807: esse esentavano dalle proibizioni adottate con

l'operazione prevista corrispondesse ad uno dei diversi modelli autorizzati. Malgrado eventuali speculazioni sul prezzo, per un negoziante continentale non era in genere difficile procurarsi una licenza tramite un corrispondente inglese. Il problema maggiore consisteva semmai nel convincere le autorità portuali, all'arrivo della nave in un porto dove vigevano le proibizioni francesi, che non ci si era assoggettati alle disposizioni inglesi; al loro arrivo capitano e membri dell'equipaggio erano interrogati sotto giuramento e separatamente. Poiché ben presto fu messo in atto un sistema di ricompense che favoriva la delazione - il decreto dell'11 gennaio 1808 attribuiva un terzo del valore della confisca ai marinai o ai passeggeri che denunciassero lo scalo in un porto della Gran Bretagna, o la visita in mare da parte di una nave inglese¹⁵ - i capitani ricorsero sovente allo stratagemma di ingaggiare nuovi marinai ad ogni scalo, in modo che nessuno potesse testimoniare sull'inevitabile sosta in Gran Bretagna.

Quanto alla partenza dai porti dell'Impero, essa fu più o meno facile a seconda del momento e della bandiera che si utilizzava. In genere, Napoleone consentì alle navi di salpare sotto bandiera francese, neutralizzata (navi francesi battenti bandiera neutrale, dietro cauzione) o amica; nell'agosto 1810 fu autorizzata nuovamente la simulazione, ostacolata in precedenza, che permetteva l'utilizzazione di nomi falsi per l'equipaggio di navi francesi, in modo che i marinai potessero spacciarsi di nazionalità neutrale¹⁶. Per evitare un troppo facile ricorso a dei proprietari di comodo, occorre infatti che il capitano e la maggioranza dell'equipaggio fossero della nazionalità della nave. In ogni modo, al di là di ciò che il regime napoleonico permetteva o no, una volta in alto mare nessuno era lì per controllare il cambio di bandiera e di documenti che mettevano in regola con le disposizioni britanniche. Come attesta un rapporto su Bordeaux dell'aprile 1809 - anteriore cioè alle prime licenze,

Il y a une vingtaine de navires sous pavillons divers qu'on expédie sous pavillon français et hollandais dans ce port. Tous ces bâtiments chargés ou prêts à l'être sont ou doivent être munis d'une licence anglaise, qui coûte quinze ou dix-huit guinées en Angleterre, pour se rendre dans un des ports de cette puissance. Là, si on veut transporter sa cargaison ailleurs, on paye [...] et on va librement en Russie, Hollande et autres ports du Nord et vice versa; ils sont même convoyés. Ce commerce se fait avec tant de sécurité qu'on assure bâtiment et cargaison à Hambourg à 4% pour tous risques. Les principaux expéditeurs de ce port sont D. Meyer, consul hambourgeois, Duballet, Lubert, Chobellet, etc., et il paraît selon ces messieurs que les communications sont aussi faciles de Hollande en Angle-

l'O.i.C. del 7 gennaio 1807.

¹⁵ Comunicazione di tale decreto da parte del Ministro della Marina al commissario della marina a Bordeaux, Henry, in A.d.G., Inscription maritime 8.

¹⁶ Comunicazione del decreto del 1 agosto 1810 da parte del Ministro della Marina al commissario della marina a Bordeaux, Henry, in A.d.G., Inscription maritime 8.

terre, que de Bordeaux à Blaye [...]. Tous les navires sous pavillon américain qui sont dans le port (à moins qu'ils ne s'expédient sur lest) vient prendre cette route la plupart sous pavillon français; ils prennent pour s'expédier un capitaine français à bord, que le premier croisier anglais débarque sur la côte [...]. La plupart des particuliers pensent que le gouvernement français tolère ces opérations¹⁷.

Oltre al commercio europeo, da Bordeaux si cercava anche di armare per le colonie. Accanto alle spedizioni *en aventure* promosse dallo Stato e descritte nel capitolo 6.3, gli armatori bordolesi inviarono per proprio conto qualche nave verso le colonie francesi, alle Antille come verso l'Africa; nel maggio 1808, stimolati dall'arrivo di due navi dalla Guadalupa, almeno quattro bastimenti si apprestavano a salpare da Bordeaux¹⁸. Butel indica in totale 27 partenze da Bordeaux per le colonie nel 1808, e 8 arrivi; nel primo semestre 1809 si ebbero 17 partenze e 7 arrivi: la differenza tra partenze e arrivi è in parte indice dei rischi di cattura da parte dei corsari inglesi, ma occorre tenere presente che alcune navi armate per conto di armatori bordolesi, o con una loro partecipazione, approdarono in altri porti, meno strettamente sorvegliati dagli inglesi (Baiona, La Teste)¹⁹. Anche per questi armamenti, come già per quelli corsari, il capitale necessario veniva raccolto con una partecipazione azionaria. Butel ha segnalato come la vendita di azioni di piccolo taglio consentisse la partecipazione ai traffici coloniali anche a negozianti con capitali minori, nonché a persone estranee al mondo del negozio²⁰. L'acquisto nel 1810 di diverse azioni da parte del ricevitore principale delle Dogane di Bordeaux, Griffon, ripropone tra l'altro il tema della commistione tra mondo del negozio e amministrazione, e dell'eventuale zelo che un amministratore interessato poteva mettere nell'applicazione di provvedimenti limitativi per il commercio. Le speculazioni su questi armamenti erano fortemente rischiose, ma nel caso di riuscita il profitto era notevole. Come nel caso delle azioni per gli armamenti corsari, la ripartizione degli investimenti su più navi riduceva inoltre il rischio

¹⁷ A.N.P., F⁷8554, doss. 9583P², allegato s.d. al rapporto del commissario di polizia P. Pierre del 17 aprile 1809.

¹⁸ A.N.P., AF^{IV}1060, doss. II, n° 98 e 101, Crétet a Napoleone, 4 e 11 maggio 1808: si tratta del *Serpent* armato da Lefebure, del *Phoenix* di J. Conte, della *Celeste* di Bizat e di una goletta di Ducournay destinata alla Guadalupa o alla Martinica. Altri armamenti erano ad uno stadio meno avanzato. Anche gli armatori di St. Malo spedirono qualche nave per le colonie nel 1808-09: VIARD, 1926: 56, 138.

¹⁹ BUTEL, 1967b: 187-188, 351-352 (nel testo l'autore indica 11 arrivi, ma l'elenco dettagliato in allegato ne riporta solo 8); per i dati sul primo semestre 1809, A.d.G., 8 M 182, allegato al rapporto del Direttore delle Dogane al prefetto della Gironda, del 25 luglio 1809: BUTEL (*ibidem*, p. 187, 351-352), sulla base del giornale *l'Indicateur* di Bordeaux, indicava per tutto il 1809 21 partenze e 7 arrivi (5 nel primo semestre). E' probabile quindi che anche i dati per il 1808 siano inferiori alla realtà, vista l'incompletezza delle fonti.

²⁰ BUTEL, 1967b: 190-192.

di perdite. Alcune navi continuarono ad arrivare a Bordeaux dalle colonie anche in epoca successiva: nel novembre 1810 approdarono due navi provenienti da Giava, nel maggio 1811 ne arrivò un'altra²¹; ma la progressiva conquista delle colonie nemiche da parte della Gran Bretagna soffocò via via la possibilità stessa di tali spedizioni.

Bordeaux fu dunque sostanzialmente costretta a rinunciare ai suoi commerci oltreatlantici, e a consacrarsi ai traffici europei. L'entità di questi scambi variò fortemente a seconda dell'epoca, rispecchiando i mutamenti della politica di Napoleone e del *Board of Trade*. Nell'ultimo trimestre 1809, il movimento del porto registrò l'uscita di 300 navi, ma di queste solo una quindicina operavano un commercio di lungo corso: 8 con licenza, 7 senza, con un carico di vino, acquavite, farina destinato probabilmente alla Gran Bretagna o ai paesi del Nord. La stazza delle 300 navi partite (10.777 t. complessive, cioè una media di 36 t. circa) conferma in effetti la riduzione dell'attività portuaria al semplice cabotaggio²². Una certa ripresa della navigazione di Bordeaux negli ultimi anni dell'Impero si ebbe esclusivamente grazie alla concessione delle licenze e dei permessi napoleonici.

7.2 Deviazione delle vie di traffico e ricorso ad altri porti

Le proibizioni napoleoniche in materia commerciale comportarono una ristrutturazione globale dei percorsi seguiti dagli scambi del continente. Le merci venivano inviate laddove si poteva ragionevolmente presumere che la loro introduzione non sarebbe stata ostacolata. Poi si doveva farle pervenire agli acquirenti, riesportandole via mare dopo essersi procurati dei certificati che le mettevano al riparo dal rischio di sequestro, oppure per la via di terra, certo più costosa e non priva di rischi (brigantaggio, furto), ma che poteva essere preferibile sia perché metteva al riparo almeno dal rischio di vedersi sequestrare le merci solo per il fatto che la nave era stata visitata dalla marina inglese, sia perché in alcuni punti della frontiera terrestre la configurazione morfologica facilitava notevolmente l'introduzione di contrabbando²³. Specie nell'Europa

²¹ A.N.P., AF^{IV}1061, doss. I, n° 83, nota del Ministro degli Interni a Napoleone, 12 novembre 1810, e F^{77015A}, dossier Bordeaux, commissario generale di polizia al Ministro di polizia, Bordeaux, 6 maggio 1811.

²² A.N.P., AF^{IV}1061 doss. I n°3-5, nota presentata a Napoleone, 7 febbraio 1810, e relativi allegati: tale nota nasce dalla richiesta avanzata dall'Imperatore al Ministro degli Interni di verificare l'esattezza di un rapporto nel quale si sosteneva che negli ultimi tre mesi non era salpata nessuna nave da Bordeaux. Ricordiamo che fino ai decreti del luglio 1810 non era indispensabile avere una licenza di navigazione per poter partire dai porti francesi.

²³ In A.N.P., AF^{IV}1089^B, doss. I (1812), in data 22 febbraio 1812 è conservato un preventivo per una spedizione di vini da Bordeaux a Lubecca via Nantes - Loira - canali fino alla Schelda

centrale, l'utilizzazione delle strade almeno per il commercio dei prodotti di maggior valore per unità di volume e di peso fu notevole. Strasburgo, Francoforte e Lipsia si trovarono al centro della rete di ridistribuzione continentale. Alla fiera di San Michele di Lipsia del 1810 il valore del solo cotone trattato fu di 65,5 milioni di franchi²⁴.

Per favorire l'esportazione dei propri prodotti, la Gran Bretagna non disponeva solo della possibilità di autorizzare un ampio commercio sotto licenza. In primo luogo, essa protesse il viaggio - eventualmente sotto scorta ed in convoglio - verso tutti quei porti del continente che non avessero adottato le proibizioni napoleoniche, o non mettessero alcuna energia nel farle applicare. E' il caso dei porti baltici e russi in particolare, e del Levante mediterraneo, ma anche della Svezia, dove le navi inglesi approderanno in tutta sicurezza anche dopo l'adesione svedese al blocco continentale, spacciandosi per americane. A fianco dell'esportazione diretta verso un porto continentale, laddove vi fossero ragionevoli speranze di poter contrabbandare le merci sulle vicine coste continentali si vennero inoltre organizzando dei colossali depositi di merci inglesi: è il caso di Malta, Gibilterra e Helgoland.

Da parte loro, i negozianti continentali dovevano ingegnarsi per trovare il modo di far ammettere le navi nei porti soggetti a regolamentazioni restrittive rispetto ai prodotti inglesi o alla navigazione che si fosse piegata ad obbedire agli *Orders in Council*. La prassi di fare uno scalo intermedio per procurarsi dei nuovi documenti per la nave e poter così proseguire verso la reale destinazione era abituale ad ogni guerra marittima, e fin dal 2 febbraio 1807 il Privy Council aveva autorizzato lo scalo neutralizzante per procurare un nuovo certificato di uscita dal porto a tutte le navi munite di licenza inglese e dirette in Francia, Spagna e Olanda: provvedimento che incrementò i traffici indiretti, ad esempio via Tönning o Lisbona, vera metropoli del commercio neutro ed inglese fino all'ottobre 1807²⁵. Il meccanismo della neutralizzazione è chiaramente illustrato nel caso seguente, relativo a dei manufatti inglesi esportati

e poi lungo le coste olandesi e da Amburgo nuovamente via canale, il cui costo è il triplo di una spedizione via mare in tempo di pace.

²⁴ Cfr. ELLIS, 1981: 152-176; TARLE, 1914: cap. III; REMIGOLSKI, 1930: cap. III; L'HUILLIER, 1951: 15; VIENNET, 1947b: 5-6 (per l'esportazione via terra e canali dei vini di Bordeaux verso il Nord Europa); HITZIGRATH, 1914-17: 137.

²⁵ CROUZET, 1958: 145, 220n. La giurisprudenza inglese distingueva tra il semplice scalo della nave e lo scarico delle merci in un porto neutrale: quest'ultimo solamente neutralizzava la spedizione; ciò procurava all'armatore dei costi supplementari (scarico, nuovo carico, e pagamento dei dazi, spesso peraltro recuperabili grazie alla politica di *drawback* adottata da diversi Stati), ma non rendeva l'operazione impossibile. Tali disposizioni erano state adottate con un occhio soprattutto al commercio statunitense: cfr. in proposito LINGELBACH, 1918: 135-140.

agli inizi del 1806 a Livorno via Amburgo, all'epoca ancora neutrale. In occasione della cattura da parte di un corsaro britannico di una nave diretta da Amburgo a Livorno, un rappresentante della "Smith & sons" di Leeds dichiarava infatti

that my said house & numerous other manufacturers at Leeds and its neighbourhood have been many years in the habit of shipping large quantities of Yorkshire coarse woollen cloth & other manufacturers to the Continent, at 6 to 10 month credit, & that very expensive dealings have been carried on with Leghorn, Trieste, Venice, Naples & other foreign ports therein, to which places said British manufactures, notwithstanding their being strictly prohibited by the French, have uninterruptedly been exported to a very considerable amount. In the commencement of the year 1806 the French having obtained the control over the port of Leghorn, the merchants of said port directed the British manufactures to be first shipped from Hull to Hamburg; there to be insured, & from thence to be transhipped to Leghorn; where by this method of covering the property they then should find no difficulty to import them²⁶.

In effetti il fenomeno della copertura della proprietà del carico e delle navi, benché ampiamente diffuso, non è facilmente evidenziabile. Esso viene rivelato solo qualora fossero insorte complicazioni o dispute, giacché evidentemente gli interessati si guardavano altrimenti dal produrre documenti scritti su operazioni di dubbia legalità. Un esempio è offerto dal cittadino statunitense G. Barnes, domiciliato a Livorno e senza professione, che nel 1808 comunicava al negoziante livornese Giuseppe Silvestri su carta bollata e tramite notaio di non essere affatto d'accordo alla modifica apportata da Silvestri - spedire le merci da Tunisi su navi francesi - rispetto al progetto iniziale, che prevedeva di coprirle per tutto il tragitto come proprietà americana, regolando a Malta ed a Messina l'operazione: "Quando con le persuasioni di comuni amici vi accordai di neutralizzare col mio nome questo carico, lo feci colla sicurezza di continuare la simulazione fino alla fine del viaggio"²⁷.

In ogni caso, era comunque essenziale disporre di porti neutrali o comunque disposti ad accogliere senza troppe inchieste navi e merci provviste di documenti dai quali non risultasse palese uno scalo in Inghilterra. A seconda dei periodi, si offrirono differenti opportunità, che andremo ora ad esaminare. Nel paragrafo seguente analizzeremo invece l'organizzazione di vari depositi di

²⁶ P.R.O., F.O. 33/40, n° 120-121, dichiarazione di Christopher Smith della "Smith & sons", merchant clothiers of Leeds, allegata ad una lettera di Soltau del 1 maggio 1807, nella quale si dichiara che i manifatturieri di Leeds, Birmingham etc. erano favorevoli al rilascio delle proprietà amburghesi. Cfr. anche CROUZET, 1958: 175.

²⁷ A.S.F., notarile moderno, protocolli, 37470, notaio Disperati, n° 208, 19 agosto 1808. Barnes teme che il carico possa rischiare di essere catturato, il che avrebbe comportato la perdita della sua commissione.

merci inglesi in località strategiche, la cui introduzione sul continente avveniva di contrabbando. Nel capitolo successivo tratteremo infine dell'organizzazione del contrabbando o dell'introduzione di merci con falsi certificati, fenomeni entrambi facilitati da una diffusa corruzione, e che l'amministrazione napoleonica non fu in grado di reprimere a sufficienza se non per periodi limitati.

7.2.1 Il ruolo di Tønning e della Danimarca

In risposta all'occupazione francese di Amburgo, l'11 marzo 1807 la Gran Bretagna dichiarò l'Elba in stato di blocco. Tuttavia già nell'aprile fu consentito il passaggio di barche e alleggi, ed i traffici da Tønning a Amburgo non poterono che esserne fortemente stimolati, come già era avvenuto tra il 1803 ed il 1805. Fino all'estate 1807, inoltre, la Danimarca poté mantenere una posizione rigorosamente neutrale, anche perché per il momento Napoleone sembrava più interessato alla sospensione delle comunicazioni postali che a quella delle relazioni commerciali tra Danimarca e Gran Bretagna; fino a Tilsit l'Imperatore non pretese infatti una rinuncia danese alla propria neutralità²⁸. La Gran Bretagna non mancò di approfittare dell'apertura dei porti danesi: tra l'11 marzo ed il 6 giugno 1807, ben 281 navi salparono da Londra dirette a Tønning, ed il 30,9% del totale del valore ufficiale delle riesportazioni britanniche nel 1807 fu spedito in Danimarca. Anche gli americani non tardarono a sfruttare i porti dello Holstein: nell'agosto vi erano 20 navi statunitensi ancorate a Tønning²⁹.

Come già durante il precedente blocco dell'Elba, furono soprattutto gli operatori amburghesi ad approfittare dei vantaggi dei porti dell'Holstein; in qualche caso, studi biografici ci rivelano il trasferimento di un membro della casa commerciale in Danimarca. Il negoziante amburghese di origine inglese Robert Sloman si era stabilito a Tønning già durante il primo blocco inglese dell'Elba: i suoi profitti netti nel 1807 ammontano a 45.735 sterline, somma assai consistente e di poco inferiore a quella da lui guadagnata complessivamente dall'estate 1803 alla fine del 1806; G.W.A. Westphalen, specializzato nel commercio del té, inviò nel 1812 il figlio quattordicenne ad Altona e gli fece aprire una succursale col suo ex-socio. Attorno al 1812 anche Carl Hudtwalker, figlio del negoziante e senatore amburghese Johann (1747-1818), era negoziante a Copenaghen, prima di trasferirsi a Amburgo³⁰.

²⁸ HEILS, 1953: 108-114.

²⁹ CROUZET, 1958: 222-224; KÖPPEN, 1973: 147.

³⁰ Cfr. per Sloman SLOMAN, 1899; LÜTH, 1971: 17-18; HIEKE, 1968: 26. Per Westphalen OTTO, 1984: 101. Altri due fratelli del giovane Otto Westphalen erano nel sud della Francia, ed uno dei due a Bordeaux. Per Hudtwalker MOLLER, 1856: 95-97; BEHN, 1879.

Se si considerano gli ingressi nel porto di Amburgo nel 1807, l'importanza degli scambi con Tönning emerge con forza: su un totale di 2.664 imbarcazioni, ben 1.477 (55,4%) arrivano da tale porto³¹. Una disamina degli arrivi mensili, evidenziati dal grafico n°20, rivela come i traffici conobbero una brusca impennata a partire da maggio e fino al luglio, per poi cominciare a decrescere dall'agosto. Essi rispecchiano cioè da vicino la congiuntura politica: le facilitazioni britanniche alla navigazione sull'Elba sanciscono l'inizio dei traffici, la rottura anglo-danese nell'agosto 1807 ne segnano il declino³²; dall'ottobre, la Gran Bretagna dichiarò l'Eider in stato di blocco, così che anche il restante traffico neutrale fu impedito. Con l'embargo statunitense di dicembre, scompariva inoltre l'ultimo grande fornitore di derrate coloniali neutrale. Parallelamente anche ad Amburgo, come vedremo, Napoleone aveva cercato di mettere fine agli abusi che gli venivano segnalati: le autorità francesi notoriamente corrotte erano state trasferite, un'inchiesta era stata promossa, e la Dogana aveva ricevuto maggiore autonomia d'azione³³.

Fu nuovamente a partire dal marzo 1809 che il porto di Tönning era tornato ad animarsi. Grazie alla revoca dell'atto di embargo americano, numerose navi statunitensi ripresero a far rotta verso l'Eider: a fine anno, ne erano attraccate già 119³⁴. Un certo numero di navi americane provenivano diretta-

³¹ St.A.HH., 371-2 *Admiralitätskollegium* F 13 Band 9; OTTO, 1984: 202.

³² Sulle vicende che portarono alla rottura tra la Gran Bretagna e la Danimarca, cfr. HEILS, 1953: 114-118, 121-123, e anche CROUZET, 1958: 249-251; in effetti, l'attacco inglese risparmiò a Napoleone un intervento militare per spingere la Danimarca ad adottare misure contro il commercio inglese ed il commercio neutrale con la Gran Bretagna. Il 9 settembre 1807 fu ordinato il sequestro delle proprietà inglesi negli stati della corona danese e delle merci di origine britannica qualora esse appartenessero a soggetti inglesi al momento dell'inizio delle ostilità (13 agosto), ma fu solo dopo lunghe trattative che a fine ottobre la Danimarca siglò un trattato con la Francia e aderì al decreto di Berlino. Tuttavia non aderì mai ai decreti di Milano, rifiutandosi dunque di attaccare in linea di principio il commercio neutrale di cui negli anni precedenti era stata strenuo difensore. Concretamente però una serie di disposizioni limitarono la portata di questa presa di posizione, ad esempio autorizzando la confisca in caso di utilizzo di doppi documenti di navigazione o di ricorso alla scorta inglese (*ibidem*, p. 124-140).

³³ Cfr. il cap. 8.2, in particolare relativamente al regolamento di Brune per la navigazione dell'Elba in data 24 marzo 1807. L'inchiesta svolta sugli effetti di tale regolamento segnalava come ad Amburgo fossero giunte dal 19 febbraio al 3 agosto 1.475 barche di circa 40 tonnellate di stazza, per un totale dunque di 59.000 tonnellate di merci: A.N.P., AF^{IV}1080, doss. II, rapporto di de Tournon, Parigi, 23 agosto 1807. Questo rapporto è stato ampiamente ripreso da SERVIERES, 1904: 116, che per un errore di trascrizione o di stampa riporta 590.000 tonnellate, cifra riproposta da VOGEL, 1913: 25, da DUNAN, 1955: 125 e da TULARD, 1989: voce "blocus continental" (R. Dufraisse), p. 223. I dati proposti da de Tournon sono abbastanza precisi: stando ai registri dell'*Admiralität*, da inizio marzo a fine agosto 1807 entrarono ad Amburgo 1.665 imbarcazioni (OTTO, 1984: 202.), tuttavia la stazza è sopravvalutata, giacché si trattava per lo più di barche di 6-8 *Commerzlast* di stazza, pari dunque a 18-24 tonnellate: St.A.HH., 371-2 *Admiralitätskollegium* F 13 Band 9.

³⁴ BAASCH, 1892: 91; KÖPPEN, 1973: 152 fornisce la cifra di 150-200. Occorre tener pre-

mente da Londra, provviste di documenti falsi³⁵. Anche questa volta:

The real American commerce which comes to the two first of these provinces [Holstein & Schleswig] is all intended for Hamburg, and under the control and protection of merchants of that city³⁶.

Oltre ai porti dello Schleswig-Holstein, la navigazione americana fu particolarmente intensa verso la Svezia e Fayal (Azzorre), ed il commercio estero statunitense registrò in effetti una nuova impennata che durò fino all'autunno del 1810³⁷. L'*Order in Council* del 26 aprile 1809 aveva rimodellato profondamente la politica britannica di blocco: i porti francesi, olandesi e dell'Italia del Nord erano dichiarati in stato di blocco rigoroso, e la concessione di licenze di navigazione da e per queste destinazioni veniva pertanto sospesa. Per i porti restanti tuttavia, e dunque anche quelli del Mare del Nord, il blocco veniva sensibilmente attenuato, facilitando così la vigorosa ripresa dei traffici americani³⁸. Se non si può negare che le navi statunitensi servissero anche per trasportare in Danimarca derrate coloniali caricate a Helgoland e spacciate per americane, il grosso di questi traffici avveniva comunque realmente con prodotti imbarcati negli Stati Uniti: secondo i valori delle statistiche americane, la media annua (da ottobre a ottobre) delle riesportazioni di prodotti coloniali verso la Danimarca, che era stata di circa 1 milione di dollari nel periodo 1804-1807, passò a 3 milioni nel 1808-09 ed a ben 6,5 milioni nel 1809-10, per

sente che talora la bandiera americana serviva a coprire navi provenienti dalla Gran Bretagna, cariche di derrate inglesi. Un rapporto danese valutava anch'esso a 150 le navi americane arrivate, che avrebbero esportato 13 milioni di libbre di caffè, 5.000 casse di té, 14.000 balle di cotone: HEILS, 1953: 148; secondo un rapporto di Eudel ivi riportato (*ibidem*, p. 153), dal 19 luglio al 1 novembre 1809 sarebbero arrivate a Tønning 104 navi statunitensi.

³⁵ N.A., T/211, roll 2, console Forbes a Segreteria di Stato, Tønning, 7 novembre 1809: è ad es. il caso della *Arno*, arrivata da Boston, che ha completato il suo carico a Londra: il console, pur rendendosi conto del fatto, non denunciò la vicenda alle autorità danesi per evitare il sequestro che avrebbe portato sull'intero carico, a pregiudizio quindi anche dei proprietari americani.

³⁶ N.A., T/211, roll 2, console Forbes a Segreteria di Stato, Flensburg, 1 ottobre 1810. Anche un rapporto danese attesta che le merci importate a Tønning erano spesso già destinate in anticipo per Amburgo: HEILS, 1953: 148.

³⁷ HEATON, 1941: 192-193. La destinazione Fayal maschera un commercio diretto in realtà verso la Gran Bretagna. Ciò appare chiaramente quando, in seguito all'accordo di Erskine dell'aprile 1810, gli Stati Uniti sospesero il Non-Intercourse nei confronti della Gran Bretagna (11 giugno 1810): solo il 9 agosto la sospensione fu revocata, alla notizia che Canning aveva rifiutato di ratificare l'accordo; ma nei due mesi trascorsi, le relazioni commerciali con la Gran Bretagna furono consistenti, e nessuna delle navi in partenza dagli Stati Uniti dichiarò Fayal come sua destinazione. Cfr. anche FORBES, 1938: 724-725. Novanta le navi partite da New York dichiarando di recarsi a Fayal nei primi tre mesi della sospensione dell'embargo: PARKINSON, 1948: 218; secondo questo autore alcune fecero realmente scalo a Fayal, talora trasferendo il carico su un'altra nave; ma diverse navi si diressero direttamente a Liverpool.

³⁸ Sull'O.i.C. del 26 aprile 1809 cfr. CROUZET, 1958: 444, 449, 464.

poi crollare nei due anni successivi a circa 100.000 dollari³⁹.

I prodotti coloniali importati nello Schleswig-Holstein non potevano più essere introdotti per via legale ad Amburgo, dal momento che erano considerati inglesi per loro stessa natura e che la navigazione dell'Elba era controllata assai più rigorosamente che durante il primo semestre del 1807. Un decreto del 29 ottobre 1809 aveva proibito il passaggio di qualsiasi derrata coloniale attraverso la linea doganale francese con sede ad Amburgo, cioè sia lungo tutta la frontiera meridionale dell'Holstein che sulla riva sinistra dell'Elba; il 10 marzo fu proibita in Danimarca l'esportazione di tutti i prodotti coloniali attraverso la frontiera meridionale⁴⁰. Le derrate si accumularono dunque in notevoli quantità nello Holstein; in gran parte esse giungevano ad Altona, e da lì venivano "filtrate" ad Amburgo secondo le modalità che saranno descritte nel capitolo seguente. Anche la frontiera tra la Danimarca e la Germania era oltremodo "porosa", come attesta un rapporto del ministro plenipotenziario francese ad Amburgo, Bourienne:

Si les choses restent dans cet état, le commerce anglais par le Nord de l'Allemagne aura bientôt autant d'activité que par le passé. Quelques surveillant que soient les préposés des Douanes, ils ne peuvent empêcher une filtration d'autant plus facile qu'elle a lieu de tous les points de la rive septentrionale de l'Elbe sur ceux de la rive opposée, et de toutes les parties du Holstein dans l'intérieur de l'Allemagne, sur une ligne de vingt lieues de Hambourg à Travemunde. Trois cents douaniers ne peuvent pas surveiller une si grande étendue de terrain [...]. Actuellement que Kiel, Tönningue, Husum et tous les petits ports de l'Elbe [...] sont ouverts, on peut regarder le commerce de l'Angleterre avec l'Allemagne comme presqu'entièrement rétabli⁴¹.

Se la frontiera verso la Danimarca non poteva essere efficacemente controllata, anche perché la guerra di Spagna e la ripresa delle ostilità contro l'Austria non permettevano di impiegare l'esercito alla sorveglianza, non restava che impedire che le merci arrivassero in Danimarca. Su pressione francese, il re danese ordinava nel novembre 1809 il sequestro di tutte le merci coloniali esistenti ad Altona per verificarne l'origine, e delle commissioni venivano istituite con il medesimo compito a Tönning, Husum e Glückstadt⁴². Il 6 giugno 1810 inoltre Tönning e Husum venivano chiuse al commercio statunitense, ed il 3 agosto tale disposizione fu estesa a tutti gli altri porti dello Schleswig-Holstein; l'8 settembre, la Danimarca fu costretta a proibire l'accesso a

³⁹ HEILS, 1953: 161-162. Sul contrabbando tra Helgoland e la costa danese cfr. CROUZET, 1958: 594-595; LYNDER, 1964: 94.

⁴⁰ HEILS, 1953: 153-155.

⁴¹ A.M.A.E.P., Corr. Pol., Hambourg, t. 120, n° 276-277, Bourienne a Champagny, Amburgo 22 settembre 1809.

⁴² HEILS, 1953: 152-153.

qualsiasi nave, neutrale o amica, carica di derrate coloniali⁴³. In effetti, nel 1810 solo 10 navi americane approdarono a Tönning⁴⁴. Se veniva così definitivamente messa fine alla prosperità del porto sull'Eider, restavano tuttavia nello Schleswig-Holstein quantità considerevoli di derrate coloniali.

Fu nel contesto successivo alla promulgazione della tariffa di Trianon ed al risanamento del mercato dei prodotti coloniali che si voleva con essa avviare che venne autorizzata con decreto del 4 ottobre 1810 l'importazione ad Amburgo delle derrate coloniali esistenti nell'Holstein, dietro pagamento di un dazio fissato nel decreto stesso. A questo scopo fu nominata una apposita commissione, formata da Bourienne, dal direttore delle Dogane Eudel e dal generale Morand, ma già l'8 dicembre le sue attribuzioni furono trasferite al *Conseil Spécial* istituito il 19 ottobre precedente (cfr. oltre, cap. 8.1), cui venne in tale occasione aggiunto il console francese Le Roy. La soppressione della Commissione pare doversi attribuire alla ormai nota corruttibilità di Bourienne e di Morand⁴⁵.

A fine novembre già 500 negozianti avevano deposto 1.300 dichiarazioni per poter importare ad Amburgo partite di merci esistenti nell'Holstein. In effetti, il termine previsto per l'accettazione delle dichiarazioni fu più volte prorogato e le si accetteranno fino al 31 dicembre 1810. Teoricamente il decreto del 4 ottobre ammetteva esclusivamente le merci provenienti da confische, ma lo stesso Ministro Champagny aveva sottolineato l'impossibilità di distinguere la liceità della provenienza delle merci, e si era limitato a raccomandare a Bourienne di assicurarsi che le merci almeno esistessero già nell'Holstein, in modo cioè da evitare che il decreto non provocasse un'ulteriore ondata di importazioni illecite in Danimarca. Fissata l'equivalenza dei dazi in natura - i negozianti avendo ripetutamente richiesto un'alternativa al pagamento in de-

⁴³ HEILS, 1953: 156, 161. Contemporaneamente fu proibita l'esportazione via terra di prodotti coloniali dagli stati del regno ai ducati di Schleswig e Holstein, che si trovavano così assolutamente impossibilitati a ricevere tali merci.

⁴⁴ BAASCH, 1892: 91. Si noti peraltro che il declino di altri porti fu assai meno marcato: gli arrivi nel porto di Kiel nel 1812 non erano sensibilmente inferiori a quelli del 1806 (rispettivamente 1706 e 1865 navi entrate e uscite): FISCHER, 1987: 251-252.

⁴⁵ Una ricostruzione delle varie tappe della storia del *Conseil Spécial* si trova in una lettera di Le Roy al Ministro degli Esteri del 15 settembre 1811 (A.M.A.E.P., Corr. Cons., Hambourg, t. 19, n° 114). Era stato lo stesso Davout, in data 24 novembre 1810, a richiedere a Napoleone la riunione della Commissione al *Conseil*. Compans aveva richiesto il trasferimento del generale Morand, di cui Davout lamentava la tendenza a celare tutti i propri provvedimenti a Compans, che avrebbe invece dovuto dare tutti gli ordini (A.N.P., AF^{IV}1654, plaq. 1, 4 novembre 1810). Nell'appoggiare la richiesta di trasferimento di Morand, Davout parla di "pure intenzioni ma di cattive compagnie", e soggiunge: "On a éludé à Hambourg les décrets de V.M. avec tante d'impudence qu'on n'a pu le faire qu'avec certitude d'être fortement protégé. Le Conseil Spécial n'a rien prouvé de fait. Les négociants ont eu le temps nécessaire pour cacher et disséminer leurs marchandises".

naro contante - Eudel autorizzava l'inizio dell'introduzione a partire dal 16 gennaio 1811. L'equivalenza in natura era determinata sulla base dei prezzi delle derrate coloniali ad Altona, mentre la tariffa in denaro, prendendo come base quella di Trianon, teneva conto del livello di prezzi parigino: ciò significa che percentualmente la quantità di merci da versare era estremamente elevata - per il cotone, ad es., due balle su tre - e risultava più gravosa ancora di quella prevista a Francoforte. Non stupisce quindi che i negozianti si mostrassero inizialmente assai restii ad avviare le operazioni, nella speranza che i deputati anseatici, prossimi alla partenza per Parigi per portare i ringraziamenti per l'avvenuta annessione, riuscissero ad ottenere una riduzione dei diritti richiesti, che apparivano decisamente esorbitanti. Se ancora a fine febbraio Davout segnalava come insignificanti le percezioni sulle derrate coloniali importate dall'Holstein, la situazione si modificò invece drasticamente dai primi di marzo, dopo l'avvenuta notifica del rifiuto della Commissione di Governo di Amburgo, di cui era a capo Davout, di prendere in considerazione qualsiasi riduzione della equivalenza in natura prevista: da meno di 30.000 franchi si passa a 300.000 franchi al giorno⁴⁶. Tuttavia, a ragione della esorbitanza dei diritti, è evidente che si tentasse ancora di importare in frode ed aggirare così il dazio: a Brema, il cacao era venduto a 5 franchi il chilo, il che ne rivelava inequivocabilmente l'origine clandestina, dal momento che il prezzo era uguale all'ammontare del dazio⁴⁷.

Comunque, fu in natura che i negozianti preferirono pagare i dazi previsti (83% del totale delle merci importate, contro solo il 17% pagato in numerario). La tabella 12 evidenzia i ritmi di importazione:

⁴⁶ Le vicende qui esposte relative alla "operazione Holstein" in: A.M.A.E.P., Corr. Pol., Hambourg, t. 121, n° 311, Bourienne a Champagny, 26 novembre 1810 (numero di dichiarazioni a fine ottobre); *ibidem*, Corr. Cons, t. 17, n°146, istruzioni di Champagny a Bourienne, 5 ottobre 1810 (origine delle merci nello Holstein: cfr. anche le istruzioni di Napoleone a Champagny in *Correspondance de Napoléon Ier*, 1859-1869: vol. XXI, n°16.984, p. 168); *ibidem*, n° 187, Verbale della seduta del *Conseil Spécial* del 14 dicembre che accorda tempo per le dichiarazioni fino a fine mese; *ibidem*, n° 247 tavola dei diritti in natura ed in numerario; A.N.P., AF^{IV}1655, plaq. 2, Rapporti di Davout a Napoleone del 27 febbraio e dell'8 marzo 1811, sui valori dei diritti percepiti. Gli aspetti danesi dell'operazione Holstein sono esposti in HEILS, 1953: 167-173. Nelle sue memorie, Bourienne si attribuisce il merito di aver suggerito l'intera operazione: BOURIENNE, 1829: VII, 264-268, VIII, 237.

⁴⁷ Rapporto di d'Aubignosc a Davout del 16 marzo 1811, A.N.P., AF^{IV}1706C, n° 105; nota di Davout a Napoleone dello stesso giorno *ibidem*, F⁷6348: la tariffa ivi indicata è erroneamente di 10 franchi al chilo.

Tabella 12 - Percezione dei dazi in numerario ed in natura delle importazioni dall'Holstein autorizzate dal decreto del 4 ottobre 1810 (1 marzo-31 maggio 1811)
(centesimi di franco eliminati; arrotondamento al secondo decimale per le quantità)

percezioni	data: 1-9.3	10-19.3	20-31.3	1-9.4	10-19.4	20-30.4	1-10.5	11-20.5	21-30.5
in franchi	330.127	245.289	289.707	1.216.264	1.239.169	248.724	583.063	581.007	417.258
in merci (tonnellate)									
caffè	134,57	110,60	213,70		437,93	131,03	33,25	99,24	82,20
cacao				compo-	1,80		47,19	7,87	
cotone	13,71	45,71	84,81		277,63	266,41	256,80	273,05	285,91
pepe	23,32		25,42	sizione	126,41	3,48	18,26		
zucchero grezzo	7,35	11,57	46,82		34,49	0,9		149,74	8,70
zucchero raffinato		1,37	7,11	ignota	246,28	33,23	0,82	44,61	
zucchero tête et terre					17,08	3,78		43,62	
tabacco	5,44				46,08	22,82	189,33	199,11	202,31
riso					1,21	0,4		0,68	13,47
legni da tintura						11,09			0,79
potassio					6,47	14,56	58,67	62,97	6,67
altro					12,22	4,77	0,52	1,52	3,19
peso totale	184,39	169,25	377,86	985,39	1.190,52	504,56	608,63	838,79	646,86

Fonte: A.N.P., F⁷6348, rapporti di d'Aubignosc del 12 marzo, s.d. (ca. 22 marzo), e 2 aprile 1811; AF^{IV}1654^B, piag. 4, n° 200 (per sottrazione dei dati dal 16 gennaio al 31 marzo e dal 16 gennaio al 9 aprile per la prima decade di aprile); AF^{IV}1706^D, Verbali della 67^a, 70^a, 74^a e 77^a seduta del Conseil Spécial, 30 aprile, 10, 21 e 30 maggio 1811.⁴⁸

Agli inizi di giugno la dogana francese aveva percepito 6.753.978 franchi e 5.861,9 tonnellate di merci, le quali avrebbero prodotto, se i dazi fossero stati pagati in denaro, altri 39.253.907 franchi⁴⁹: si trattava di quantità di cui la Dogana sarebbe difficilmente venuta in possesso mediante i sequestri operati sulle merci che erano introdotte clandestinamente: alle porte di Amburgo erano state sequestrate 9,3 tonnellate di merci nell'agosto 1810, 6,5 nel settembre⁵⁰, quantità che non dovevano incidere che minimamente sulla massa

⁴⁸ I dati delle due ultime decadi di marzo sono riportati anche nel buon articolo di MISTLER, 1973: 461, ma vengono erroneamente considerati come relativi a sequestri operati su merci ed effetti commerciali inglesi, e come tali comparati ai dati dei sequestri operati - questa volta effettivamente di merci che si tentava di introdurre in contrabbando - nella prima decade dell'aprile 1812, e concludendo evidentemente che "le total est bien faible à côté des chiffres de l'année précédente".

⁴⁹ Percezione in denaro: A.N.P., AF^{IV}1706^D, verbale della 79^a seduta del *Conseil Spécial*, dati forniti da Eudel, 7 giugno 1811; percezione in natura: *ibidem*, AF^{IV}1080, doss. II, n° 87-91, rapporto del Ministro delle Finanze a Napoleone, 7 giugno 1811. I totali presentati a inizi giugno sono superiori (di 118 tonn. di merci e 450.000 franchi circa) ai dati ricavabili sommando i rapporti parziali e aggiungendovi i dati relativi al periodo precedente il primo marzo. Può darsi che la differenza sia da attribuirsi alle introduzioni avvenute il 31 maggio, termine ultimo previsto per le operazioni, o ad una revisione dei dati. Non sappiamo poi quanto l'operazione produsse realmente, detratti i costi della spedizione delle merci ai depositi di Colonia ed Anversa; ancora al 1 gennaio 1812, la Dogana aveva realizzato 16,8 milioni di franchi, cifra nella quale sono peraltro compresi anche i diritti pagati in numerario: *ibidem*, AF^{IV}1080, doss. VII, Prodotti straordinari della Dogana, 1 gennaio 1812.

⁵⁰ A.N.P., F¹²1948, rapporti del Ministro della Guerra duca di Feltre al Ministro degli In-

di merci contrabbandate. Le merci ricevute in pagamento dei dazi furono inizialmente inviate a Colonia; in seguito, quando i magazzini della città renana furono pieni, le si inoltrarono via canale ad Anversa. Una verifica operata su circa 2.500 tonnellate di merci al loro arrivo rivelava che vi erano frammiste due tonnellate di sabbia, sassi e tegole. Convocato in via straordinaria, il Conseil Spécial ammise che la sostituzione doveva essere avvenuta nei magazzini stessi della Dogana di Amburgo - una ventina in tutto - e ammetteva le difficoltà di impedirla, dal momento "qu'on était obligé d'y employer tout ce que le pays fournissait d'emballeurs et d'hommes de peine"⁵¹. Ancora una volta, gli organici francesi si rivelavano insufficienti per far fronte alla situazione.

Alla fine dell'operazione Holstein restavano nelle mani dei negozianti anseatici circa 5.000 tonnellate di merci, provviste di *acquits de douane* che ne dovevano garantire la libera circolazione sul continente. Come era già avvenuto per l'operazione di riacquisto delle merci nel 1807, tali certificati d'accompagnamento diedero origine a numerose frodi, in quanto venivano trasferiti da una partita di merci ad un'altra, proteggendo così quantità maggiori di quelle dovute; nel dicembre 1811 Davout ordinò pertanto la loro sostituzione con un conto corrente presso la Dogana⁵². Confrontate con le quantità di zucchero e caffè importate ad Amburgo prima dell'occupazione militare francese (cfr. *supra*, tabella 3), le merci di cui l'operazione Holstein rese possibile l'introduzione non appaiono particolarmente consistenti, neppure considerando che si riferiscono ad un periodo di 4 mesi circa. Tuttavia occorre tenere conto che nella prima metà del 1811 le possibilità di introduzione clandestina sul continente erano sensibilmente diminuite. Pur pagando dei dazi esorbitanti, i negozianti amburghesi dovettero ritenere ragionevole di poter tirare qualche profitto dall'operazione. Se il negoziante di Altona B. A. Limpricht contabilizzava tra le perdite subite nel periodo 1809-1816 il valore del 60% pagato come dazio dello zucchero importato ad Amburgo per proprio conto in virtù del decreto del 4 ot-

terni, 19 ottobre e 7 novembre 1810; complessivamente nel settembre 1810 la Dogana ed i militari avevano operato lungo Weser, Elba e coste dell'Oldenburg sequestri per un totale di 39 tonnellate di merci: AF^{IV}1061, n°84 e supplemento in F¹²1948, lettera di Feltre al Ministro degli Interni, 7 novembre 1810.

⁵¹ A.N.P., F⁷3060, n°203, Verbale della seduta straordinaria del *Conseil Spécial* del 10 agosto 1811.

⁵² "Ces acquits, dont le transfert était aussi facile que celui d'une lettre de change, étaient le meilleur boulevard de la fraude", A.N.P., F⁷3059, n° 205, Rapporto del Commissario Generale di Polizia ad Amburgo, d'Aubignosc al Ministro, 7 dicembre 1811. Sulle frodi tramite gli *acquits à caution* cfr. BRUNET, 1990: 157-158: bastava corrompere un doganiere che facesse figurare come scaricate merci che invece venivano contrabbandate all'estero, o che chiudesse un'occhio sulla differenza di quantità. Per le frodi nel 1807, cfr. A.M.A.E.P., Corr. Cons., Hambourg, t. 18, n° 189-199, rapporto del console francese ad Amburgo Le Roy al Ministro degli Esteri «Sur le commerce et la contrebande en Allemagne», 17 settembre 1811.

tobre 1810, per valutare i reali risultati dell'operazione per i negozianti occorrerebbe sapere il prezzo di realizzo⁵³.

Quanto al conseguimento dell'obiettivo primario del decreto del 4 ottobre 1810 - ossia "vuotare" lo Schleswig-Holstein dai prodotti coloniali americani e inglesi - i risultati appaiono dubbi. Malgrado le severe misure adottate nel corso del 1810 dalla Danimarca, le autorità francesi non cessarono di considerare con diffidenza l'atteggiamento delle autorità danesi, accusate ripetutamente, come già negli anni passati, di non opporsi con sufficiente rigore al commercio inglese. Nel novembre 1811 un rapporto del Commissario generale di Polizia ad Amburgo, d'Aubignosc, segnalava:

Le Holstein et les îles danoises renferment une quantité très considérable de denrées coloniales. Elle proviennent:

- d'objets non présentés à la grande introduction résultante du décret d'octobre [1810].

- d'objets provenant de prises faites de bon jeu ou par un accord tacite entre les armateurs et les capturés.

- d'objets introduits en fraude.

Cette dernière partie doit être immense. Elle reçoit chaque jour de l'accroissement. On apprend de Gothembourg que depuis environ six semaines, il se fait une grande exportation de sucre, café, riz pour le Holstein; et de toute espèce de denrées pour la Norvège, d'où nécessairement cela rentre encore dans la partie sud des Etats danois.

Le Gouvernement danois ne peut être étranger à ces manoeuvres; elles se font avec trop de publicité [...]. On a remarqué que les objets destinés pour le Holstein étaient tirés des caisses ou tonneaux d'Amérique pour être placés dans des tierçons d'une fabrique et d'un bois reconnaissables et assez petits pour qu'un homme puisse facilement en porter un sous chaque bras. Ceci indique assez clairement des projets de fraude.

D'après ce mouvement continuel de denrées, il est impossible d'asseoir un calcul sur l'effectif des magasins danois. Vers le mi-septembre je fis relever à la bourse de Copenhague la somme des objets destinés à l'exportation. Elle se composait de:

3.500 balles de coton

600.000 lb de café

1.000.000 lb de sucre

200.000 lb de poivre

200.000 lb de bois de teinture⁵⁴.

Sicuramente una parte delle derrate accumulate in Svezia dovevano passare in Danimarca e da lì sul continente. Non è possibile tuttavia determinare se ed in

⁵³ TESDORPF, 1889: 340. Sull'"operazine Holstein" cfr. anche SERVIERES, 1904: 151-155, 273-275; DUNAN, 1955: 166-167, 174-175.

⁵⁴ A.N.P., F⁷3059, n° 167, rapporto di d'Aubignosc a Davout, governatore generale dei dipartimenti anseatici, Amburgo 10 novembre 1811. D'Aubignosc suggeriva una seconda "operazione Holstein" qualora la Francia non potesse impedire l'introduzione in frode.

che misura i rapporti francesi siano esagerati: già negli anni precedenti il governo danese aveva respinto indignato le accuse che gli venivano mosse di non verificare la vera provenienza delle merci importate sotto il manto americano. Talora le quantità che si supponeva giunte nello Holstein erano talmente enormi da risultare effettivamente inverosimili⁵⁵; malgrado l'adesione scrupolosa alle proibizioni commerciali nei confronti della Gran Bretagna, è tuttavia fuori di dubbio che la Danimarca abbia costituito a diverse riprese una delle maggiori "falle" nel blocco continentale. Per la sua posizione geografica, ciò rappresentò un particolare vantaggio per i negozianti amburghesi.

Nel febbraio 1812 il governo francese si risolveva ad inviare a Tönning un vice-console, allo scopo di incrementare le relazioni commerciali franco-danesi, sorvegliare l'esecuzione del blocco e informare Parigi sulle modalità con il quale esso era applicato, studiando in particolare i mezzi impiegati per ingannare le autorità danesi e le eventuali connivenze esistenti tra queste ed i contrabbandieri⁵⁶. Il viceconsole non seppe peraltro fornire informazioni particolarmente interessanti, messa a parte la conferma del declino di Helgoland. Nel gennaio 1813 egli inviava un rapporto della navigazione sull'Eider e sul canale che lo collegava al Baltico, ma segnalava al contempo l'impossibilità di raccogliere dati analoghi relativi alla navigazione dei porti danesi nel Mare del Nord, e verso la Norvegia e la Svezia, data la mancanza totale di collaborazione da parte delle dogane danesi⁵⁷.

Verso la fine del 1812 la Danimarca prese sempre più le distanze dalla tutela francese in materia di politica commerciale, inaugurando in particolare un proprio sistema di licenze ed emanando un decreto sulle importazioni. Era ormai troppo tardi, tuttavia, per evitare la bancarotta statale del gennaio 1813, né il viramento politico dell'ultima ora potrà scongiurare la perdita della Norvegia, attribuita nel 1814 alla Svezia⁵⁸.

7.2.2 Svezia e Baltico

Entrata alla fine del 1805 nella coalizione a fianco dell'Inghilterra, la Svezia fu sconfitta a diverse riprese dall'esercito napoleonico: la Pomerania svedese e la Finlandia furono occupate rispettivamente dai Francesi e dai Russi, e neanche

⁵⁵ Cfr. HEILS, 1953: 149-151; la vicenda è dell'ottobre 1809. Con ordinanza 25.3.11 la Danimarca creerà perfino un deposito statale di merci coloniali allo scopo di pareggiare i prezzi coi livelli più elevati dell'Impero e vanificare così i vantaggi della filtrazione (*ibidem*, 174-175).

⁵⁶ A.M.A.E.P., Corr. Cons., Tonninguen (vol. unico), n° 1-2, istruzioni speciali al vice-console di Tönning, Froment-Champlagarde, 29 febbraio 1812.

⁵⁷ A.M.A.E.P., Corr. Cons., Tonninguen (vol. unico), n° 123, Froment-Champlagarde, al Ministro degli Affari Esteri, Friedrichstadt, 10 gennaio 1813.

⁵⁸ HEILS, 1953: 192-193.

la guerra dichiarata alla Danimarca agli inizi del 1808 ebbe esiti positivi. Una congiura interna destituiva nel marzo 1809 il re di Svezia, e poco dopo due trattati ristabilirono la pace con la Russia e con la Francia; le truppe napoleoniche evacuarono allora la Pomerania. Nel settembre 1810 la Svezia aderiva formalmente ai decreti contro il commercio inglese, provvedimento cui faceva seguito il 17 novembre 1810 la dichiarazione di guerra alla Gran Bretagna.

E' tuttavia ampiamente noto come si trattasse di un gesto *pro forma*, volto a tacitare Napoleone, e come il governo svedese si affrettasse a far pervenire informalmente alla Gran Bretagna le più ampie assicurazioni. Poiché in Svezia non si metteva palesamente alcun vigore nel rendere effettive le proibizioni contro il commercio britannico e dal momento inoltre che le derrate coloniali non erano qui soggette alla Tariffa di Trianon, per la quale sarebbe stata indispensabile l'approvazione degli Stati, vi erano le condizioni ottimali affinché Göteborg ed altri porti minori quali Malmö, Karlshamn etc. divenissero il centro di un vasto traffico di merci coloniali spacciate a torto o a ragione per americane, e poi riesportate legalmente come neutrali, e di manufatti inglesi destinati a essere introdotti in contrabbando⁵⁹. Un rapporto francese del 1811 attesta:

Les Anglais naviguent partout, sous le nom d'américains. Leurs documents, fabriqués à Londres, démontrent qu'ils sont partis des Etats Unis, mais qu'ayant fait des avaries considérables, ils ont été obligés d'hiverner en Angleterre. [... A Gothenbourg] les officiers des vaisseaux anglais viennent fréquemment à terre, en habits bourgeois, et comme américains, pour ne point compromettre la police [...]. La contrebande est toujours très active, elle n'est pas aussi publique, aussi évidente que l'année dernière, parce qu'on prend des précautions à ce sujet; mais elle est considérable, et si elle n'est pas tolérée par le Gouvernement, on peut au moins présumer que les moyens de répression sont bien mal exécutés. Il y a [...] une quantité immense de denrées coloniales et des marchandises anglaises [...]. Toutes les mesures que prend le Gouvernement suédois n'existent réellement que sur le papier [...]; la Suède temporise, et certainement n'est pas de bonne fois⁶⁰.

Già dopo la chiusura di Tønning al commercio inglese in seguito alla rottura tra Danimarca e Gran Bretagna i negozianti britannici avevano mostrato un crescente interesse verso i porti svedesi e verso Göteborg in particolare. Il *Board of Trade* si mostrò comprensivo, iniziando a rilasciare sia delle licenze che permettevano il viaggio dalla Gran Bretagna ad un porto nemico con scalo a Göteborg - il che consentiva alle navi di procurarsi dei nuovi documenti - sia delle autorizzazioni ad esportare dal porto svedese verso il continente merci

⁵⁹ Cfr. HEILS, 1953: 140, 178-179; CROUZET, 1958: 425-429; TULARD, 1989: voce "Suède", p. 1601-1603.

⁶⁰ A.N.P., AF^{IV}1655A, n° 519, rapporto di H. de Ranchour a Davout, 29 maggio 1811.

inglesi importate in precedenza. Favorita dall'atteggiamento particolarmente disponibile del governo svedese, Göteborg veniva così ad assumere un ruolo di importante deposito. L'apertura e l'importanza di questa nuova rotta commerciale sono attestate dal numero delle navi partite da Göteborg: da 434 nel 1808, si passa negli anni seguenti a 1.006, 1.239, 1.500, 1.617, per poi diminuire a 1.021 nel 1813 e 1.209 nel 1814, cifre peraltro ancora doppie rispetto ai valori medi dei primi anni del secolo⁶¹. In effetti, la sola autorità che avrebbe potuto effettivamente ostacolare il commercio britannico in Svezia era la Dogana. Questa, tuttavia, era data in appalto ad una Compagnia per azioni, diretta dal conte Ugglä, ed una notevole parte dei negozianti installati a Göteborg ne erano azionisti.

Une partie des directeurs généraux est nommé par le Roy, l'autre par les actionnaires, qui font les règlements qu'ils jugent nécessaires, lesquelles cependant doivent être soumis à la sanction du Roy; il sera donc toujours difficile avec une pareille organisation d'empêcher les négociants de faire avec l'Angleterre et les Américains tout le commerce qu'ils voudront; commerce dont ils se trouvent si bien qu'en 1809 les Douanes ont donné aux actionnaires 40% de bénéfice⁶².

Con una commistione così stretta tra interessi della Dogana e quelli dei negozianti, è oltremodo dubbio che il sovrano avrebbe potuto fare alcunché anche se avesse voluto. Ma la posizione del principe ereditario Bernadotte era tutt'altro che favorevole ad un intervento energico contro al commercio inglese, come attesta il seguente rapporto del console francese a Göteborg:

Lorsqu'en septembre 1810 j'arrivai à Gothembourg, on y était persuadé que le système continental allait être adopté à l'arrivée du prince héréditaire. Le commerce s'y attendait et prenait déjà ses mesures en conséquence [...]. Mais à peine le prince héréditaire eut mis le pied sur le territoire suédois à Helsingborg que le commerce commença à se rassurer [...]. A partir de ce moment et malgré la déclaration de guerre, les opérations commerciales avec l'Angleterre, qui avaient été suspendues pendant quelque temps, recommencèrent, et le commerce, qui n'avait pas été sans inquiétude, facilité de toutes les manières par l'administration des douanes, dont la connexité et la connivence avec l'Angleterre étaient évidentes, repris ses menées ordinaires⁶³.

In tali condizioni non può sorprendere che il valore ufficiale delle esportazioni totali inglesi verso la Svezia crescesse enormemente:

⁶¹ Il prospetto delle partenze da Göteborg, rilevato dai dati forniti dalle dogane svedesi, in A.M.A.E.P., Corr. Cons., Gothembourg, t. 3, n° 222, 12 ottobre 1816.

⁶² A.M.A.E.P., Corr. Cons., Gothembourg, t. 3, n° 63, rapporto del console Henry de Ranchour, 11 dicembre 1810.

⁶³ A.M.A.E.P., Corr. Cons., Gothembourg, t. 3, n° 169-172, memoria sulla Svezia richiesta dal Ministero degli Affari Esteri ed inoltrata dal console francese a Stralsund, de Ranchour, il 21 febbraio 1812. Sulle contromisure adottate dai negozianti a Göteborg per proteggersi dall'eventualità di un sequestro cfr. *ibidem*, n°59-62, rapporto di de Ranchour del 22 novembre 1810.

Tabella 13 - Valore ufficiale delle esportazioni britanniche verso la Svezia, 1806-1812
(in migliaia di sterline)

	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812
totale	175	653	2358	3524	4871	523	2308
riesport. 110		520	1506	2218	2316	157	1522

Fonte: CROUZET, 1958: 882, 887.

Benché Göteborg servisse essenzialmente nell'intermediazione dei traffici da e per il Baltico, alcuni negozianti amburghesi che si erano in precedenza stabiliti a Tønning diressero la propria attenzione verso il mercato svedese, vedendovi evidentemente la possibilità di dirigere con profitto alcune operazioni commerciali senza necessariamente inoltrare le merci nel porto anseatico⁶⁴. Un rapporto francese attestava come

Gothembourg devenu l'entrepôt général du commerce anglais, une infinité d'étrangers, venant de la Hollande, de Hambourg, de Copenhague et enfin de l'Angleterre y ont fixé leur résidence et établi des comptoirs⁶⁵.

Le autorità francesi ad Amburgo seguivano con inquietudine lo sviluppo dei traffici britannici in Svezia, ma non erano in grado di frenarli. Un intervento militare diretto fu invece eseguito nella Pomerania svedese, che fu nuovamente occupata a fine gennaio 1812 e dove si agì con una certa energia per mettere fine al contrabbando - occupazione che non contribuirà certo a ridurre Bernadotte a miglior ragione⁶⁶, ma che nell'ottica napoleonica era giustificata dal tentativo di chiudere il Baltico al commercio inglese. In effetti, pare che il porto di Stralsund fosse centro di un attivo contrabbando favorito dal console francese Mahélin, sul quale gravavano forti sospetti di corruzione. Mahélin - ex vice-console di Livorno - fu arrestato all'indomani dell'occupazione di Stralsund; evaso per potersi recare a Parigi a render conto del proprio operato direttamente al suo superiore, si difese adducendo la tesi del complotto ordito ai suoi danni⁶⁷. Tuttavia, i fatti addotti dal direttore generale di polizia ad Am-

⁶⁴ CROUZET, 1958: 266, 286-288, 383. Un esempio di trasferimento di un negoziante amburghese a Göteborg in SCHRAMM, 1957: 331: si tratta di Johann Gottfried Schramm junior, della «Schramm, Kerstens & Co.», una ditta che fu attiva anche nel contrabbando da Helgoland. Nel 1811 tuttavia la ditta chiuse i battenti, per riprendere le attività nel 1815; cfr. anche SCHRAMM, 1959: 19-22.

⁶⁵ A.M.A.E.P., Corr. Cons., Gothembourg, t. 3, n° 50-54, rapporto del console de Ranchour al Ministero degli Affari Esteri, 13 ottobre 1810.

⁶⁶ Cfr. DUNAN, 1955: 177-178.

⁶⁷ A.M.A.E.P., Corr. Pol., Allemagne, t. 748, n° 137-138, Davout a Napoleone, Amburgo 20 gennaio 1812; Corr. Cons., Stralsund, (volume unico), n° 347-352, anonimo, s.d. [1811], Des causes qui ont pu attirer à M. Mahélin les violences exercées à son égard avant son départ de Stralsund. In tale difesa, forse opera di Mahélin stesso, si sostiene che l'astio di Davout e

burgo, d'Aubignosc, appaiono difficilmente confutabili: l'analisi della corrispondenza di tre case commerciali amburghesi, i cui capi erano stati arrestati e deferiti a Parigi, attestava che numerose lettere dall'Inghilterra erano state inoltrate via Stralsund, e che un attivo traffico di contrabbando era stato effettuato e progettato proprio a partire dal porto della Pomerania⁶⁸. L'istituzione stessa di un consolato francese a Stralsund, nel 1810, era espressamente avvenuta con l'obiettivo di combattere il commercio britannico. Al suo arrivo Mahélin doveva richiedere l'immediato sequestro delle merci inglesi e delle derrate coloniali esistenti in Pomerania, e minacciare in caso di mancata collaborazione da parte della autorità locali un spedizione militare. Giunto a destinazione, Mahélin aveva riferito dell'"*étonnement*"

que m'a causé la rencontre que j'ai faite en Mecklembourg et Poméranie de convois nombreux de sucre, café et denrées coloniales de toute espèce venant de Stralsund. J'en ai compté sur les routes en Mecklembourg, à Wismar et Rostock et à Stralsund plus de cent chariots à chevaux. On assure que ces marchandises passent en fraude traversant la Westphalie⁶⁹.

Benché non sia da escludersi una certa esagerazione nei toni, la presenza di derrate coloniali in grandi quantità nell'estate 1810 è attestata anche dal forte calo nei prezzi registrato a Francoforte:

Les commerçants allemands jugent d'après l'abondante circulation des denrées coloniales que les bâtiments anglais destinés pour le Nord ont trouvé moyen, sous pavillon d'emprunt, de décharger leurs cargaisons en Suède, en Poméranie, en Danemark, en Russie, sur les côtes de la Prussie et surtout à Königsberg. Ils paraissent de plus en plus persuadés que les mesures très sévères adoptées sur les côtes de la Hollande et des villes anséatiques n'ont conduit qu'à faire prendre une autre direction au commerce de l'Angleterre⁷⁰.

Le buone relazioni tra Inghilterra e Svezia facilitarono senza dubbio enorme-

d'Aubignosc nei suoi confronti è dovuto al loro interesse azionario sul corsaro *L'Heureuse Etoile*, che aveva portato a Stralsund tre navi catturate e che erano in seguito state rilasciate per insufficienza di prove grazie all'intervento di Mahélin.

⁶⁸ A.M.A.E.P., Corr. Cons., Stralsund, (volume unico), n° 231, D'Aubignosc a Mahélin, 12 giugno 1811; la lettera dichiara al console francese in toni piuttosto secchi l'impossibilità di credere alle sue dichiarazioni relative alla corretta applicazione del blocco continentale a Stralsund, ripetutamente sostenuta dal console.

⁶⁹ A.M.A.E.P., Corr. Cons., Stralsund, (volume unico), n° 7-8, Mahélin al Ministero degli Esteri, Stralsund, 7 giugno 1810. Poiché nelle istruzioni inviategli (*ibidem*, n° 4, 26 maggio 1810) l'ipotesi di questi traffici era suggerita, non è da escludersi che Mahélin si sia affrettato a confermarli esclusivamente per mostrare il suo zelo e la sua utilità. Tuttavia il Baltico era, nell'estate 1810, ampiamente aperto al commercio inglese, come vedremo tra poco. Quanto agli altri ordini ricevuti - sequestro delle merci e verifica delle navi in arrivo - il console attestava l'estrema scrupolosità con cui le autorità svedesi avevano eseguito quanto richiesto.

⁷⁰ A.M.A.E.P., Corr. Pol., Allemagne, t. 739, n° 354, bollettino da Francoforte dell'incaricato d'affari francese presso la Confederazione del Reno Bacher al Ministero degli Affari Esteri, 27 luglio 1810.

mente la navigazione da e per il Baltico, soggetta alla protezione dei convogli britannici, secondo un sistema di licenze assai liberale che permetteva di inalberare una qualsiasi bandiera e di fare uno scalo neutralizzante in Svezia o altrove⁷¹. Le dimensioni di questi traffici erano imponenti: i convogli inglesi per il Baltico nel 1809 contavano 2.800 navi, e l'anno seguente 1.678 verso il Baltico, 2.714 dal Baltico⁷². Un rapporto inviato a Parigi dal console francese a Göteborg illustra piuttosto chiaramente la dinamica di questi traffici:

Depuis l'entrée en 1808 dans la Baye de Gothembourg d'une escadre anglaise [...] cette place de commerce a commencé à avoir des relations directes et immédiates avec l'Angleterre. Bientôt cette ville est devenue l'entrepôt général de tout le commerce anglais dans la Baltique, et sa Baye le rendez-vous de tous les bâtiments destinés tant de l'Angleterre pour la Baltique que de la Baltique pour l'Angleterre; c'est dans cette Baye qu'ils se ressemblent pour se réunir en convoi⁷³.

Se il capitano della nave neutrale approdata in Svezia non si limitava ad un puro e semplice scalo in attesa di riprendere il mare sotto scorta britannica e optava invece per lo sbarco delle merci, egli non aveva che recarsi dal rispettivo console per farsi rilasciare un certificato che attestasse l'origine non inglese delle merci; esse potevano così essere introdotte in Svezia, pagando i dazi previsti, o riesportate, pagando in questo caso solo un diritto di deposito pari allo 0,5%; a causa dei numerosi corsari danesi, le merci approdate a Göteborg venivano sovente inviate per via di terra a Karlshamn, porto da cui venivano poi imbarcate per la Prussia. Un indice della consistenza degli scambi sulla piazza di Göteborg nel 1809 è offerto dall'ammontare del diritto dell'1 per mille che gravava su tutte le transazioni operate dai mezzani: 30.000 Rixtaler svedesi, pari a 90.000 franchi, implicano transazioni per circa 90 milioni di franchi⁷⁴.

Dopo l'adesione della Danimarca ai decreti commerciali contro l'Inghilterra, il Baltico appare in effetti come la maggiore "falla" nel continente europeo per la loro applicazione. Russia, Pomerania, Prussia furono in momenti diversi piuttosto disposte ad accogliere merci sommariamente provviste di documenti falsi o quantomeno di dubbia veridicità. Se dopo Tilsit il governo russo si era

⁷¹ Cfr. CROUZET, 1958: 285-294, 364-366. Si veda inoltre il dettagliato articolo di RYAN, 1959.

⁷² HEILS, 1953: 152; MISTLER, 1968b: II, 19-36. Cfr. anche MADELIN, 1937-52: IX, 216.

⁷³ A.M.A.E.P., Corr. Cons., Gothembourg, t. 3, n° 50-54, rapporto del console Henry de Ranchour al Ministero degli Affari Esteri, 13 ottobre 1810. La baia di Göteborg non ghiacciava in inverno, e le navi potevano dunque all'occorrenza passarvi l'inverno; il porto invece gelava da dicembre a febbraio. Il consolato a Göteborg, fermato nell'anno XIII, era stato riaperto nel 1810.

⁷⁴ A.M.A.E.P., Corr. Cons., Gothembourg, t. 3, n° 59-62, rapporto del console Henry de Ranchour al Ministero degli Affari Esteri, 22 novembre 1811. Il cambio è calcolato a 1 Rixtaler = 3 franchi, che è il cambio reale di un'epoca più tardiva (dicembre 1811). Il cambio alla pari era di 1 Rixtaler per 6 franchi.

sinceramente applicato a far rispettare i regolamenti sul commercio, la drastica riduzione dei suoi traffici - il 1808 rappresenta il minimo tanto per le importazioni che per le esportazioni di tutto il periodo 1798-1816 - e la amara constatazione che la politica napoleonica mirava ad affermare l'egemonia francese piuttosto che a "liberare" il continente dal predominio inglese indussero ben presto a modificare l'atteggiamento: con lo statuto sul commercio neutrale del 1810 si ammetteva l'arrivo di tutte le navi neutrali, provvedimento del quale beneficiò specialmente la navigazione americana, senza che peraltro il commercio estero russo possa recuperare i livelli del 1806⁷⁵. L'interesse per la regione baltica è diffusamente presente nel mondo del negozio continentale: ne è riprova l'accresciuto numero di passaporti richiesti dai negozianti bordolesi verso quest'area come pure il trasferimento di alcuni negozianti anseatici⁷⁶.

7.3 I depositi inglesi

7.3.1 Malta e Gibilterra

Ad esclusione dei paesi barbareschi, della Sicilia, della Sardegna - e dal 1809, ristabilita la pace con la Turchia anche del Levante - a tutti gli Stati che si affacciavano sul Mediterraneo la Gran Bretagna vietava ogni commercio se non su licenza e con scalo obbligato in Gran Bretagna, a Malta o a Gibilterra⁷⁷. Alla navigazione mediterranea non restava dunque che piegarsi a queste disposizioni, benché occorresse celare lo scalo nei territori inglesi se non si voleva rischiare la confisca della nave e del carico in uno qualsiasi dei porti che avessero aderito ai decreti di Berlino e di Milano. Per le esportazioni, uno dei sistemi per aggirare l'ostacolo emerge da una lettera indirizzata nel 1810 dal mezzano livornese Antonio Padovani al console francese ad Ancona - tanto più notevole se si considera che teoricamente una delle funzioni precipue del con-

⁷⁵ SIMSCH, 1987: 259, 262. Cfr. il grafico n°21.

⁷⁶ Cfr. MARZAGALLI, 1993; agli inizi del 1811 Joh. Georg Kirchenpauer (1773-1844) si trasferiva con la moglie ed il figlio minore in Russia: MARCHTALER, 1959: 112; nello stesso anno, Hyeronimus Sillem (1768-1833) della «Matthiessen & Sillem», marito della figlia del celebre professore amburghese Büsch, si recava a San Pietroburgo per conto della «Hope & Co.» di Amsterdam per sollecitare il pagamento di un prestito russo; nel 1818 entrerà come socio nella casa olandese; il fratello Hermann (1788-1849) è negoziante a Londra: SILLEM, 1908: 16-17. Ascan W. Lutteroth (1783-1867), negoziante e banchiere nativo di Mühlhausen, associato dal 1808 ad una ditta di Lipsia, si dedica attivamente al contrabbando di merci inglesi, recandosi personalmente nei porti della Prussia orientale (1809) ed a Königsberg (1810), prima di trasferirsi a San Pietroburgo (1810-1812). In seguito risiederà due anni a Vienna, sia per regolare gli affari iniziati in Russia, sia per inserirsi nei traffici coloniali attraverso i Balcani. Nel 1815 si stabilirà ad Amburgo, di cui diverrà poi *Bürgermeister*: HESKEL, 1927: 225-227.

⁷⁷ CROUZET, 1958: 305.

sole sarebbe stata quella di impedire i traffici tra continente e Gran Bretagna, e che merita pertanto di essere integralmente riprodotta:

La nostra amicizia ci fa con voi l'obbligo di rendervi partecipe con tutta segretezza di ciò che siegue. Questi negozianti [cioè di Livorno] fanno molti affari con l'Inghilterra, spedendo de' bastimenti carichi di ogni genere per quel paese con qualunque bandiera fuori francese, e da qui con le spedizioni per Tunisi, Algeri, e Marocco; questi nel viaggio sono predati dalle fregate inglesi, e condotte in Inghilterra, e condannate di buona presa, per essere in ordine con questi governi; ma tutti questi [bastimenti] muniti di foglio per la loro sicurezza, e per garanzia di tutto, e per qualunque evento funesto, si fanno le sigurtà a Londra al 10 per cento, e colà vi sono gli interessati. Li guadagni sono moltissimi, e noi abbiamo il mezzo se vogliamo prendere interesse. Voi su ciò consultate le vostre circostanze, e datecene facoltà assoluta, perché noi possiamo lavorarci come sicuri del buon successo, e in più spedizioni vogliamo prendere interesse, perché non puede desiderarsi affare più buono, e più sicuro. Allorché voi ci facultizzerete noi faremo tutto sotto nostro nome, e sarete contento. E vi diciamo giacché la Provvidenza ci presenta i mezzi più buoni, noi siamo determinati a far quanto potiamo e per quanto richiede il nostro stato, ed avendo la cassa, volontieri impiegheressimo 30 a 40 mila scudi [1 scudo = 7 lire toscane] in più e diverse spedizioni, il di cui utile sarebbe senza dubbio almeno del cento per cento. Segretezza e determinazione, e per più segretezza vi spediamo questo sotto consegna⁷⁸.

Benché non tutte le fasi dell'operazione siano perfettamente chiare, la lettera attesta indubbiamente la sussistenza di lucrosi affari tra la piazza di Livorno e la Gran Bretagna. Nel caso specifico, Padovani non ebbe molta fortuna: la lettera fu intercettata e spedita a Parigi. Nel suo rapporto a Napoleone, il direttore generale delle dogane segnalava un altro caso analogo, quello della nave *La Céres*, che voleva salpare da Livorno per Le Havre con un carico di pelli: "Il était presque impossible que, dans le trajet, il ne fût pas capturé et que tout annoncé que la prise était prémédité par l'expéditeur". Certamente, la nave doveva versare al momento della partenza una cauzione pari al valore del carico, ed in caso di mancato arrivo nel porto francese di destinazione l'armatore doveva versare anche una ammenda di 500 franchi. Ma poiché in Inghilterra la vendita di pellami - la cui esportazione dall'Impero era proibita - procurava un beneficio del 300%, il costo della cauzione e dell'ammenda era ampiamente coperto dai profitti della vendita in Inghilterra del carico⁷⁹.

⁷⁸ A.N.P., AF^{IV}1080, lettera firmata Antonio Padovani ed indirizzata al console Meuron, Livorno, 29 gennaio 1810. A. Padovani figura nei registri della patente di Livorno come mezzano negli anni 1810 e 1811.

⁷⁹ A.N.P., AF^{IV}1080, Rapporto del Direttore generale delle Dogane a Napoleone, febbraio 1810. Quanto al console, il rapporto del Direttore delle dogane è un monumento di diplomazia: "Si V.M. me permet maintenant d'émettre mon opinion sur M. Meuron, je pense que les propositions qui lui ont été faits par M. Padovain [sic] en annonçant qu'il a avec eux des liaisons particulières pourroient porter à croire qu'il est peu délicat sur les moyens s'augmenter de l'ar-

In alternativa si poteva trovare un prestanome maltese che figurasse come proprietario della nave, in modo che la navigazione non fosse disturbata dalla marina britannica. Da 260 navi nel 1807, la marina maltese passò a 840 unità nel 1811; come constatava un rapporto del 1812,

Many Inhabitants of this Island, who in consequence of their being natives or domiciled here are entitled to Papers take upon themselves the unlawful practice of covering foreign ships in order to procure the protection of British colours and Papers against their respective enemies, without regard to the perjury so committed [...]. There is every reason to believe that a great number of Sicilian, Sardinian, Spanish, Austrian, Ottoman & Barbaresque Vessels, and even some belonging to the Enemy have been navigated under simulation of our flag fraudulently obtained by British Subjects under fictitious papers and false Oaths. The Proclamation made in the month of June 1811 and the condemnation in the Court of the Admiralty of several vessels of this description has not yet had the desired effect of putting a stop to this abuse⁸⁰.

Ma al di là dell'accrescimento della marina mercantile, fenomeno abituale in tempo di guerra ogniqualvolta una bandiera sembrasse offrire vantaggi maggiori di quella originaria, è soprattutto il ruolo di deposito di Malta e Gibilterra negli scambi mediterranei a svilupparsi prodigiosamente. Un indice è offerto dalle statistiche relative al commercio britannico, benché occorra tener presente che si tratta di valori ufficiali basati sui prezzi del 1696; in termini più generali, le statistiche del commercio britanniche non sono pienamente adeguate a rendere conto del ruolo di Gibilterra e Malta nel commercio mediterraneo anche per un'altra ragione: esse non ci possono infatti informare né sulla totalità delle importazioni nelle due località, né soprattutto sulla destinazione ultima delle merci.

A partire dalla rottura della pace di Amiens, Francia, Italia e Spagna avevano cessato di costituire un mercato relativamente importante per la Gran Bretagna⁸¹, ma finché il Nord Europa restò ampiamente aperto al commercio britannico, questo non sentì una estrema necessità di prendere l'offensiva sui mercati mediterranei. Fu solo a partire dal 1806, sulla spinta dei decreti napoleonici e degli *Orders in Council* che le esportazioni inglesi verso Gibilterra registrarono un importante incremento, indice dello sviluppo di un vivace contrabbando verso la Spagna; costretta agli inizi del 1807 a promulgare il decreto di Berlino, quest'ultima non ostacolava di fatto la circolazione dei prodotti bri-

gent, et que l'on sera fondé à n'avoir aucune confiance dans les certificats d'origine pour les marchandises expédiées d'Ancône à la destination de la France".

⁸⁰ P.R.O., CO 158/20, p. 26-27 (14v.-15r), appendice al rapporto sugli affari di Malta del 1812, Statement of the Number and Size of Vessels belonging to the Island of Malta, navigated under British colours, e relative osservazioni.

⁸¹ CROUZET, 1958: 150-151.

tannici. Un *trend* analogo è riscontrabile dalla fine del 1807 per le esportazioni britanniche verso Malta, il cui raggio di diffusione era assai più ampio che nel caso di Gibilterra, estendendosi infatti all'intero bacino mediterraneo⁸². Come evidenzia la tabella 14, la maggior parte questi traffici concerneva merci britanniche piuttosto che prodotti di riesportazione, benché questi fossero percentualmente in tendenziale aumento:

Tabella 14 - Valore ufficiale delle esportazioni della Gran Bretagna verso Gibilterra e Malta 1802-1812

(a) valore totale e (b) valore delle sole riesportazioni (in migliaia di sterline)

anno	Gibilterra		Malta		anno	Gibilterra		Malta	
	(a)	(b)	(a)	(b)		(a)	(b)	(a)	(b)
1802	530	67	21	12	1808	1372	336	2914	682
1803	487	70	134	11	1809	3605	626	2152	635
1804	560	55	114	13	1810	?	633	?	265
1805	184	41	127	9	1811	?	865	?	1091
1806	512	85	261	30	1812	3450	1030	5272	2166
1807	844	193	750	120					

Fonte: CROUZET, 1958: 883, 887.

Poiché il nostro interesse per l'area mediterranea è soprattutto quello di determinare le opportunità di cui potevano godere i negozianti livornesi e dal momento che l'importanza di Gibilterra appare maggiormente legata al solo mercato iberico, prenderemo qui in considerazione esclusivamente i traffici di Malta. Occorre premettere che la navigazione diretta tra Livorno e Malta fu estremamente modesta. Essendo soggetta a concessione di licenza da parte delle autorità maltesi, ne siamo relativamente ben informati: in totale in tutto il periodo 1806-1811 furono concesse solo 14 licenze per l'esportazione nel 1806, una nel 1807, e 7 nel 1810⁸³; gli arrivi appaiono un poco più consistenti e più regolari, probabilmente perché in un porto continentale era più facile mascherare la destinazione che la provenienza.

⁸² CROUZET, 1958: 147-148, 173-177, 229-232, 305-307, 359-360, 370, 384-385.

⁸³ P.R.O., CO 158/20, p. 208-209 (104v.-105), Summary of Departures from Malta to different Places for Eleven Years, 1801-1811. Questo elenco non coincide con i dati in *ibidem*, p. 15 (9), A Statement of the Number of Cargoes actually exported from Malta under Licences from the 1st of January 1808, to the 31st of July 1812 and their destinations, nel quale alla voce Livorno figurano 2 navi nel 1808, 14 nel 1810, 2 nel 1811 (dati ripresi da CROUZET, 1958: 385, 462). E' ipotizzabile che contrariamente al titolo si tratti delle licenze concesse, e non delle effettive partenze. Le cifre complessive infatti coincidono perfettamente per gli anni 1808-1811 con quelle dell'Account of the Number of Commercial Licences granted by His Majesty's Civil Commissioner in *ibidem*, CO 158/18, p. 81. Sul commercio inglese a Livorno cfr. anche CROUZET, 1958: 175, 231, 285.

Tabella 15 - Arrivi a Malta di navi in provenienza da Livorno, 1806-1811

bandiera: austriaca	ragusea (Dalmazia)	russe e ottomane	barbaresca	totale
1806	2	3 ⁺		5
1807	7	1 [#]		8
1808	1			1
1809	2 [*]	2 [*]		4
1810		8 ⁺	1	9
1811		6		6

Fonte: P.R.O., CO 158/20, p. 156 (78v.) Legenda: + = Livorno e Civitavecchia; * = Livorno & Sardegna; # = bandiera ragusea e ottomana

Tra gli arrivi registrati dalla Sanità di Livorno per il periodo 1810-1813, figurano solo una nave da Malta nel 1812 e 9 nel 1813⁸⁴, mentre quelli degli anni precedenti, quando la politica di licenze napoleoniche non permetteva ancora un commercio diretto con Malta, sono con ogni probabilità registrati come provenienti da altra destinazione. In effetti, il Commissario Civile a Malta era autorizzato a rilasciare licenze di navigazione per porti francesi e italiani che consentivano lo scalo in un porto della Barberia o della Turchia,

for the purpose of changing their clearances, cancelling their bonds, &c. The extent of this trade varies considerably, and depends entirely on the facility with which the concerned can either bribe or deceive the French governor in the ports they frequent, consequently it is capricious, and subject to the same risk and fluctuation as in other parts of Europe⁸⁵.

Altri porti meno soggetti a controlli che Livorno - secondo diverse cronologie Ancona, Trieste, o quelli della costa dalmata e del Regno di Napoli - avevano in effetti maggiori possibilità di stabilire contatti diretti con Malta. Tuttavia Livorno poteva adottare una via indiretta: un certo traffico da Malta al porto lazionario via Tunisi è comprovato⁸⁶; il commercio tra Tunisi e Malta era in effetti assai vivace, ed è ovvio che la maggior parte dei prodotti non era certo de-

⁸⁴ A.S.L., Sanità 705.

⁸⁵ P.R.O., FO 49/4, pp. 12-13, circolare a stampa della «Holland & Co.», Malta, maggio 1810.

⁸⁶ CROUZET, 1958: 370n., 691n.; MADELIN, 1937-52: IX, 135, segnala l'importanza della navigazione greco-ottomana nel Mediterraneo per i traffici di merci inglesi a Livorno. Cfr. anche FUGIER, 1970: II, 200-204. Tra le lettere provenienti da Tunisi rimesse alla polizia di Livorno dal Lazzaretto ve ne era una indirizzata da R.W. Forbes a J.A. Morton, noto negoziante bordolese, in cui si annunciava la perdita di una nave destinata per Bordeaux con un carico di derrate coloniali. La lettera era datata da Tunisi il 20 giugno 1809, ma si sospettava fortemente che essa fosse in realtà scritta da un altro luogo (Malta?), visto che la nave era salpata da Tunisi appena nell'ottobre seguente e che nel frattempo vi erano state più occasioni di corrispondere con Livorno: A.N.P., F⁷8843, doss. 1548V, rapporto del commissario generale di polizia di Livorno al Ministero della Polizia, 13 ottobre 1809. Si tratta probabilmente di derrate americane - all'epoca proibite in seguito al decreto di Baiona - spacciate come merci del Levante.

stinata al mercato locale. Tunisi serviva a coprire anche i traffici americani: in una delle 129 lettere trovate nascoste su una nave ancorata a Livorno in partenza per Tunisi, il negoziante labronico Francesco Landi inviava a «Jean Chapelier & C.ie» di Tunisi l'ordine di completare il carico di una nave in partenza per Livorno con dei cotone americani:

Il faudrait dénaturer les balles en en formant des autres à la façon des cotons de Smyrne, y employant le même emballage: ce serait même indispensable que cet article fût accompagné d'un certificat d'origine de notre consul M. Davoize par lequel on constatât que ces cotons sont d'origine du Levant et amenés dans votre port par un tel navire provenant de Smyrne⁸⁷.

Le navi registrate dalla Sanità di Livorno in provenienza da Tunisi sono 11 nel 1810, 8 nel 1811, 7 nel 1812, 9 nel 1813⁸⁸. Una circolare informativa inviata nel maggio 1810 dalla casa commerciale «Holland & Co.» da Malta offre una buona rassegna della situazione commerciale nel Mediterraneo dell'epoca:

Previous to the present war, Malta was almost unknown as a place of trade [...]. We shall proceed to particularize the present and prospective state of its trade with the surrounding countries, who now look to Malta as a point from whence they can draw their supplies of British manufactures and colonial produce, and at which they can find a ready mart for their own various productions [...]. The intercourse between Malta and Tunis is considerable [...]. The trade is principally carried on by the Jews, who have also their agents and establishments in Malta [...]. Besides the trade in the productions of the country, a circuitous one with the ports of France and Italy is carried on by means of Tunisian vessels, which flag is respected by the French, and Tunis is the port of their chief intercourse with the Barbary States⁸⁹.

Le altre principali direzioni dei traffici maltesi segnalate da questa circolare erano quelle verso Smirne, Costantinopoli e Salonicco, piazze con cui Livorno era tradizionalmente in contatto e dove dunque non dovevano mancare dei corrispondenti che tenessero bene al corrente delle possibilità che si offrivano, benché i dati degli arrivi della Sanità di Livorno non sembrano confermare un traffico diretto da queste piazze⁹⁰. La via dei Balcani è utilizzata ad esempio

⁸⁷ A.N.P., F⁷8843, doss. 1578V, riassunto delle lettere sequestrate il 16 ottobre 1809, poi restituite.

⁸⁸ A.S.L., Sanità 705.

⁸⁹ P.R.O., FO 49/4, pp. 12-13, circolare a stampa della «Holland & Co.», Malta, maggio 1810.

⁹⁰ Tra il 1803 ed il 1805 il commercio della Gran Bretagna con l'Impero turco era stato insi-
gnificante, ma dopo il 1806 esso aumentò sensibilmente giacché era possibile, specie per gli arti-
coli di maggior valore e minore volume, introdurli così verso l'interno del continente, attra-
verso la via dei Balcani: CROUZET, 1958: 148. Gli arrivi registrati dalla Sanità di Livorno in
provenienza da Smirne furono 21 nel 1810, 1 nel 1813; ma non sono segnalati arrivi tra il 1810
ed il 1813 né da Salonicco né da Costantinopoli. Cfr. anche FILIPPINI, 1990a: I, 153. Come è
stato già richiamato, è difficile stabilire in base a quali criteri la Sanità registrava gli arrivi,
decisamente inferiori a quelli indicati da altre fonti. Sembra di comprendere che nei registri

già dal 1809-1810 dalla famiglia Mazzoni per l'esportazione dei berretti di lana fabbricati a Prato e destinati al Levante, ma per quanto concerne le importazioni britanniche è solo dalla fine del 1810 che i porti ottomani e Salonico in particolare furono oggetto di invii crescenti, destinati poi a passare al cuore del continente attraverso i Balcani. Benché questa via obbligasse le merci a trasferimenti di una lunghezza spaventosa, pare che a Vienna i profitti sulle derrate coloniali variassero dal 25 al 70% e fossero ancora maggiori per i manufatti inglesi⁹¹. Il 16 maggio 1812, al suo ritorno a Bordeaux, il capitano Widerholt - quasi certamente lo stesso che abbiamo incontrato nella spedizione dell'*Esperance* (cfr. *supra*, cap. 6.3.4) - confermava l'alacre attività nella capitale inglese a destinazione del Mediterraneo orientale, dichiarando

qu'il se fesait à Londres beaucoup d'expéditions pour Salonique, d'où le Gouvernement anglais espérait faire pénétrer les marchandises en Hongrie et en Allemagne⁹².

Si trattava dell'apertura di una via nuova, che inquietò sensibilmente i negozianti amburghesi. Essi non avevano infatti praticamente alcuna possibilità di inserirsi in questi percorsi, dal momento che da un buon secolo le loro relazioni nel Mediterraneo erano oltremodo modeste, e mancavano loro dunque i necessari corrispondenti che conoscessero gli uomini ed i mercati nella regione:

Le commerce de Hambourg jalouse extrêmement celui de Vienne. Les affaires de fraude se font toutes aujourd'hui par cette capitale de l'Autriche, de même que tous les paiements qui y ont rapport s'effectuent à Augsbourg⁹³.

Il ruolo centrale assunto da Malta per gli scambi mediterranei negli anni del blocco continentale venne drasticamente troncato dall'epidemia di peste che decimò la popolazione dell'isola a partire dall'aprile 1813: a fine settembre, più di 4.000 persone erano decedute⁹⁴. Tuttavia si era ormai alla fine del dominio

della Sanità siano segnalate solo le navi in provenienza da regioni potenzialmente soggette a peste o ad altre forme epidemiche, oltre a tutti i casi in cui i documenti di bordo non siano in regola dal punto di vista sanitario o in cui si siano verificati dei decessi tra i marinai. Inoltre è possibile che le navi avessero fatto uno scalo intermedio e si fossero procurate nuovi documenti.

⁹¹ ASSERETO, 1986: 793; CROUZET, 1958: 461, 693-695. Secondo Crouzet (*ibidem*, 688), la maggior parte degli invii dalla Gran Bretagna al Mediterraneo passava per Malta, e solo una parte minima era esportata direttamente.

⁹² A.N.P., F⁷6344, resoconto sull'interrogatorio delle persone provenienti dalla Gran Bretagna, trasmesso dal commissario di polizia P. Pierre al Ministro della Polizia, Bordeaux, 16 maggio 1812. Nel verbale dell'interrogatorio Widerholt aveva parlato di Vienna e non della Germania in generale.

⁹³ A.N.P., F⁷6348, n° 219, Bollettino di d'Aubignosc del 20 ottobre 1812. Il costo del caffè a Vienna era quasi la metà che ad Amburgo.

⁹⁴ P.R.O., CO 158/22, vari elenchi di decessi per peste. Cfr. A.S.L., Sanità 705, anno 1813, n° 131: lo sciabecco *La Provvidenza*, di bandiera francese, approdava a Livorno il 10 giugno 1813 con un carico di derrate coloniali destinate ai F.lli Dupouy; la nave, in provenienza da Malta,

napoleonico: un anno più tardi i traffici mediterranei non avranno più bisogno di ricorrere a scali intermediari.

7.3.2 Helgoland

Il 31 agosto 1807 una fregata inglese, affiancata da altre tre navi di stazza inferiore, si approssimava all'isola di Helgoland con l'ordine di prenderne possesso: cinque giorni più tardi la piccola guarnigione danese capitolava. Helgoland contava all'epoca 463 case ed era abitata in tutto da circa 2.000 persone, dedite essenzialmente alla pesca, rivenduta poi tradizionalmente sul mercato di Amburgo⁹⁵.

L'occupazione inglese era inizialmente motivata da ragioni strategiche: l'isola era sufficientemente vicina al continente per permettere una buona sorveglianza delle attività francesi lungo la costa e l'invio di missioni di spionaggio, ma abbastanza distante per essere al riparo dal pericolo di attacchi, tanto più improbabili da quando, ai primi di settembre, la Royal Navy si era portata via la flotta danese⁹⁶. Nel febbraio 1808 veniva inviato ad Helgoland Edward Nicholas, agente politico e viceconsole inglese, con l'incarico di coordinare le attività spionistiche e facilitare l'invio della corrispondenza sul continente dopo la chiusura della via che passava per Tönning⁹⁷.

Il mondo del negozio britannico, preoccupato dalla chiusura del continente al commercio inglese che nell'inverno 1807-08 si era fatta piuttosto efficace, vide nella conquista di Helgoland una insperata opportunità per organizzare un'attività di contrabbando verso le coste settentrionali della Germania. L'isola era infatti raggiungibile nottetempo dalle barche di pescatori o da altre imbarcazioni di piccola stazza, che sfuggivano meglio ai controlli di quanto non riuscissero a fare le navi di maggiori dimensioni che sole potevano traversare la Manica. Il governo inglese fu subissato dalle richieste dei negozianti che domandavano l'autorizzazione a risiedere a Helgoland: dal 14 maggio al 2 dicembre 1808, ne furono accordate 112. Parallelamente veniva incrementata la forza navale incaricata di proteggere efficacemente la navigazione tra l'isola

veniva messa in quarantena in quanto aveva "patente brutta".

⁹⁵ Cfr. MOHRHENN, 1928; LYNDER, 1964: cap. I.

⁹⁶ Napoleone fece in seguito progettare a più riprese una conquista di Helgoland, ma i piani elaborati restarono senza effetto. La morfologia stessa dell'isola la rendeva inespugnabile senza una adeguata flotta militare, giacché alla parte alta dell'isola, dove si concentravano i cinque sestieri delle abitazioni, si poteva accedere solo mediante una stretta scalinata di 170 gradini. Cfr. SERVIERES; 1904: 143-146; DUNAN, 1955: 165.

⁹⁷ CROUZET, 1958: 294-295n; LYNDER, 1964: 35-37. Nicholas era stato inviato ad Amburgo a sostituire Rumbold all'indomani del suo rapimento nell'ottobre 1804 e vi era rimasto fino all'arrivo del nuovo console britannico, Thornton.

ed il continente⁹⁸. Tra il 9 agosto ed il 20 novembre 1808, 120 navi provenienti dalla Gran Bretagna approdarono a Helgoland, trasportando merci per più di 800.000 sterline; circa i quattro quinti erano derrate coloniali. L'apertura di Helgoland al commercio inglese nel 1808 non fu peraltro sufficiente ad evitare il drastico calo nel valore delle sue esportazioni verso il Mare del Nord provocato dalla chiusura della Danimarca: da 6,9 milioni di sterline esportate nel 1807, si passa a 1,9 nel 1808⁹⁹. Né essa poté risollevarne i traffici portuali di Amburgo; l'Elba, che era stata chiusa alla navigazione dal 16 ottobre 1807, si rianimò un po' solo dal marzo 1809, quando un decreto autorizzò infine almeno l'uscita delle baleniere. Nel settembre 1809 Bourienne segnalava:

Les bâtiments sortent actuellement de l'Elbe sans obstacles. Une plus grande quantité remonte ce fleuve avec une entière liberté. Depuis le 4 septembre, près de cinquante bâtiments, grands et petits, chargés, y sont entrés, se dirigeant sur la côte danoise où ils déchargent leurs cargaisons. Ils viennent d'Heligoland où ils ont été la prendre. Quelques uns arrivent directement d'Angleterre. Les Danois paraissent s'être décidément relâchés de leurs mesures contre le commerce anglais¹⁰⁰.

Tenendo conto che le nubi si stavano rapidamente addensando sul capo di Bourienne, ormai sospetto a Parigi per le facilità che accordava ai negozianti di Amburgo, non è da escludersi che tale rapporto tenda ad esagerare i toni ed a scaricare più del dovuto le responsabilità sulla Danimarca. Nicholas da parte sua sosteneva infatti che nei primi mesi dell'anno il numero delle imbarcazioni salpate da Helgoland per il continente che si dirigevano verso l'Elba era assolutamente insignificante¹⁰¹. Gli arrivi di navi ad Amburgo erano in ogni caso drammaticamente calati: da 3.495 arrivi nel 1806 e 2.664 nel 1807, si passa a 148 nel 1808, 178 nel 1809, 240 nel 1810, 111 nel 1811, e gli osservatori contemporanei confermano l'inattività totale del porto ed il fatto che le navi ivi ancorate tendano a marcire¹⁰². Il viaggio diretto tra Helgoland e Amburgo, e per-

⁹⁸ CROUZET, 1958: 296, 366; LYNDER, 1964: 41-42. FISHER, 1903: 333-349. Per tutto il 1808 sembra fossero solo i cittadini britannici ad ottenere il permesso di trasferirsi a Helgoland, ma più tardi si trovano sull'isola anche negozianti continentali; una Camera di Commercio fu creata già dal settembre 1808; cfr. anche LYNDER, 1964: 40-41.

⁹⁹ CROUZET, 1958: 366, 384.

¹⁰⁰ A.M.A.E.P., Corr. Pol., Hambourg, t. 120, n° 276-277, Bourienne a Champagny, Amburgo 22 settembre 1809. Un altro brano di questo rapporto è stato citato più sopra (cfr. *supra* nota 41).

¹⁰¹ P.R.O., FO 36/3, n° 115-117, Nicholas a Canning, Helgoland 23 maggio 1809: al 23 maggio 1809, 19 battelli di piccola stazza verso l'Elba contro 560 diretti verso Weser, Jahde, Ems: "This disposition arises from their having to bribe or evade several different French and Danish authorities in an 80 miles navigation up to the Elbe". Cfr. anche CROUZET, 1958: 439, e RICHTER, 1892: 46-47.

¹⁰² St.A.HH, 371-2 *Admiralitätskollegium* F 13 Band 8-10: qualche unità di differenza sia rispetto ai dati in RÖHLK, 1973: II, 4, sia a quelli in OTTO, 1984: 202. Anche le entrate del

fino tra Helgoland e le coste danesi dell'Elba, su una rotta relativamente lunga e battuta da corsari danesi e francesi, era in effetti troppo rischioso per essere praticato in grande stile; le imbarcazioni potevano invece recarsi con ben maggiore facilità verso la costa compresa tra Weser e Ems e verso l'insenatura della Jahde in particolare: un'area soggetta a governi non eccessivamente disposti a istituire rigidi controlli, e che Napoleone, impegnato ben presto in Spagna e poi nella campagna contro l'Austria, non poteva far efficacemente pattugliare dal proprio esercito. Nell'ottobre 1808, nel richiedere una maggiore protezione della navigazione, Nicholas poteva riferire che

Severe loss has been lately sustained in consequence of captures made by small Danish privateers, which have issued from the Elbe and now infest the shores of the Weser, Jahde and Ems. The inhabitants of the coasts and islands in that direction are all favourably disposed, and arrangements have hitherto been successfully made with the French Douaniers and Dutch gun boats¹⁰³.

Il fatto che le merci venissero sbarcate altrove non escludeva affatto una partecipazione diretta dei negozianti amburghesi. Come sempre attenti a recepire le modifiche in atto nelle vie di traffico, diversi di essi si affrettarono a prendere contatti con le case inglesi attive in questa area ed a sfruttare questa nuova possibilità che si presentava. Alcune case commerciali inviarono un socio o un loro agente direttamente a Helgoland. Nel maggio 1809 il governatore di Helgoland aveva ordinato a tutti i negozianti residenti sull'isola e a tutti gli agenti di case mercantili inglesi o continentali di iscriversi su un apposito registro, ma tra i 159 nominativi registrati agli inizi di giugno non è possibile isolare con sicurezza gli amburghesi¹⁰⁴.

Il contrabbando da Helgoland, sviluppatosi dalla primavera del 1808, raggiunse il suo apogeo nell'estate dell'anno seguente. Nel 1809 le esportazioni inglesi verso la Germania (Helgoland compresa) ammontarono a 5,9 milioni di sterline (8,7 per l'intera area del Mare del Nord, Olanda e Danimarca comprese). Nella sola settimana dal 12 al 19 giugno, 140 imbarcazioni riversarono lungo la costa le merci caricate nell'isola, che rigurgitava letteralmente di mer-

Zoll- und Convoygelder, due dazi che gravavano sulle importazioni via mare ad Amburgo, crollarono: da 229.871 marchi banco nel 1807, si passa a 112.352 nel 1808, 18.442 nel 1809 e 5.748 nel 1810: OTTO, 1984: 167, nota 248. La testimonianza di un negoziante di Braunschweig di passaggio ad Amburgo nel settembre 1809 in MACK, 1916: 71, 77.

¹⁰³ P.R.O., CO 118/1, n° 221-222, rapporto del governatore di Helgoland, Hamilton, a Castle-reagh, 29 ottobre 1808; cfr. anche CROUZET, 1958: 366. Gli accordi tra contrabbandieri e doganieri sono confermati anche dall'interrogatorio di due contrabbandieri arrestati nel marzo 1811: A.N.P., F⁷6348, estratto del rapporto di d'Aubignosc del 30 marzo 1811.

¹⁰⁴ P.R.O., CO 118/4, n° 198-199, List of all the Merchants and Agents who reported themselves..., Heligoland, 3 giugno 1809. Diversi cognomi coincidono con note case mercantili amburghesi, ma mancano sufficienti elementi per una identificazione certa.

canzie, al punto che le si doveva impilare all'aperto per mancanza di spazio nei magazzini. La violenta speculazione sui terreni costruibili non riusciva a tenere il passo con la domanda, ed il prezzo degli affitti dei magazzini, così come quello delle abitazioni, era andato alle stelle¹⁰⁵. Dal 1810 si profila invece già la crisi di Helgoland: le esportazioni inglesi verso la Germania crollano a 2,1 milioni di sterline (2,9 per l'area del Mare del Nord)¹⁰⁶. Il dazio dello 0,25% *ad valorem* istituito dalla Camera di Commercio di Helgoland nel marzo 1809 produsse in totale, fino al 12 settembre 1811, 14.402 sterline: le importazioni sull'isola nei 30 mesi e mezzo intercorsi ammontarono dunque a 5.760.800 sterline, cioè a circa 50 milioni di franchi all'anno. Certo, non tutte poterono essere introdotte sul continente; tuttavia, se consideriamo che il prezzo delle derrate coloniali in Inghilterra era almeno la metà che sul continente (nell'inverno 1811-12 i profitti potevano variare dal 200 al 700%), l'importanza del commercio condotto a partire da Helgoland emerge comunque con evidenza¹⁰⁷.

Il commercio tra Helgoland ed il continente era interamente assoggettato alla Gran Bretagna; il 31 maggio 1809 erano state istituiti due nuovi tipi di licenze per regolamentare il commercio da Helgoland, che autorizzavano la navigazione tra Walcheren e Juist le prime e tra Juist e l'Eider le seconde. In giugno e luglio, ne furono rilasciate 132 del primo tipo e 604 del secondo, che si aggiunsero alle licenze istituite a partire già il 1 maggio e che autorizzavano il commercio tra l'Eider e Norden¹⁰⁸.

¹⁰⁵ CROUZET, 1958: 437, 441-442, 883; LYNDER, 1964: 101. Il valore delle riesportazioni inglesi a Helgoland, cioè delle derrate coloniali, fu per il 1809 di 3,687 milioni di sterline, quello dei manufatti è invece noto solo aggregato ai valori per la Germania (1,684 milioni di sterline). Si tratta di valori ufficiali inglesi, calcolati come è noto sulla base dei prezzi della fine del XVII secolo. Secondo dei dati riportati da CROUZET, 1958: 441n., il valore reale delle esportazioni inglesi a Helgoland nel 1809 è di 5,316 milioni di sterline. Diversi autori hanno cercato di calcolare degli indici per ottenere dei valori reali a partire da quelli ufficiali, ma la modificazione della composizione merceologica dei traffici, la differente evoluzione dei prezzi delle diverse derrate, e le differenze per la stessa merce a seconda che si tratti di importazione o riesportazione, rende estremamente complessa l'elaborazione di dati globali affidabili. Secondo COLE e DEANE, 1962: 315-317, che riprendono le stime di Irwing, per il periodo 1796-98 l'indicizzazione per ricondurre a valore reale quello ufficiale per le riesportazioni è dello 0,46 per il caffè, dell'1,37 per lo zucchero, del 2,02 per il tabacco (prezzi reali cost-insurance-freight). Tenendo conto di tutti questi fattori, la cifra di 5 milioni di sterline per le esportazioni inglesi a Helgoland nel primo semestre 1809 avanzata da LYNDER, 1964: 40, sulla base delle osservazioni del sottosegretario al commercio Rose, appare eccessiva. Tuttavia il valore di queste merci, una volta che esse raggiungevano il continente, era decisamente superiore, vista la forte differenza di prezzo delle derrate coloniali tra Gran Bretagna e continente.

¹⁰⁶ CROUZET, 1958: 883.

¹⁰⁷ P.R.O., CO 118/4, n° 187-189, Note of Receipt from the 1/4 p. Cent Commercial Duty levied, e n° 191-208, nota del 12 settembre 1811 sulla storia della Camera di Commercio di Helgoland, istituita il 19 settembre 1808, e dei dazi da essa percepiti. Sui profitti del commercio tra Helgoland e continente cfr. CROUZET, 1958: 667.

¹⁰⁸ CROUZET, 1958: 437-438, 441. Le licenze del secondo tipo emesse in settembre e ottobre

L'introduction frauduleuse des marchandises est aussi active que celle des correspondances. Tout ce que le génie de la contrebande a d'invention et de ressources est employé particulièrement dans les Duchés de Schleswig, aux embochures de l'Elbe, du Weser et de l'Ems. Helgoland est toujours le grand entrepôt. Toutes ces marchandises s'introduisent en Allemagne par ruse, ou après avoir reçu quelque part un baptême chèrement acheté¹⁰⁹.

Di fronte a questa situazione e nell'impossibilità di impedire lo sbarco delle merci per mancanza di un numero sufficiente di soldati e doganieri, a Napoleone non restava che cercare di evitare che le merci contrabbandate potessero diffondersi in tutto il continente: il decreto del 18 luglio 1809 istituiva una nuova linea doganale, tra Rees (sul Reno, non lontano da Wesel) e Brema, linea che veniva a completare il cordone che accerchiava le zone di contrabbando endemico: Olanda, Frisia Orientale, ducato d'Oldenburg. Tuttavia il tasso di assicurazione che copriva dal rischio di sequestro per passare attraverso la nuova linea doganale attesta con la sua relativa modicità l'inefficienza della nuova disposizione: aggirandosi attorno al 6-8%, l'incidenza dei sequestri non doveva essere superiore a un ventesimo di quanto riusciva invece a passare in contrabbando¹¹⁰.

Dalla primavera del 1810 i traffici da Helgoland divennero progressivamente più difficili, giacché Napoleone aveva inviato un numero consistente di soldati a sorvegliare la costa. Dall'estate, i legami tra Helgoland ed il continente sono praticamente interrotti, e una parte delle merci accumulate sull'isola dovette essere rispedita in Gran Bretagna o inoltrata a Göteborg o nel Baltico: 4 convogli per un totale di 62 navi partivano da Helgoland a Göteborg tra il 1 giugno ed il 1 novembre 1810, non senza che sull'operazione gravassero sospetti di frode ai danni degli assicuratori:

- The general impression is that the cargoes were exported from one bad market to another bad market, but that there was a chance of capture, the most favorable results that could be expected by the owners¹¹¹.

Una missione francese inviata nella primavera del 1812 confermava l'inesorabile declino commerciale dell'isola:

Les denrées coloniales de première importance paraissent rester à la charge de consignataires auxquelles elles ont été adressés [sic!], elles sont à vil prix et

1809 furono 270. Delle licenze create il 1 maggio ne furono emesse 926 nel solo 1809.

¹⁰⁹ A.N.P., AF^{IV}1839^B, doss. I, n° 6, rapporto del Commissario imperiale nel Granducato di Berg, Beugnot, Düsseldorf 19 marzo 1809.

¹¹⁰ CROUZET, 1958: 438.

¹¹¹ P.R.O., FO 36/7, pp. 47-49, Nicholas a Wellesley, 30 gennaio 1811. Sospetti di frode ai danni del Lloyd di Londra e di catture premeditate da parte dei corsari nemici affiorano a più riprese in questi anni. Sul declino di Helgoland cfr. CROUZET, 1958: 591-595, 664-669.

elles se détériorent dans les magasins¹¹².

Fu solo in seguito all'insurrezione dilagante nel Dipartimento delle Bouches de l'Elbe ed alla conseguente evacuazione francese di Amburgo e di Cuxhaven che l'isola conobbe un'ultima fiammata nelle sue attività commerciali: dal 13 marzo alla fine di ottobre 1813, furono esportate da Helgoland circa 3.000 tonnellate di caffè e altrettante di zucchero grezzo e raffinato, oltre a quantità minori, ma comunque consistenti, di altre derrate coloniali¹¹³. Poco più tardi, le relazioni commerciali nel Nord Europa riprendevano le loro tradizionali rotte, tornando ad ignorare l'isola di Helgoland, che rimase peraltro in possesso della Gran Bretagna.

¹¹² A.M.A.E.P., Corr. Cons., Tonninguen (vol. unico), n° 123, Froment-Champlagarde, al Ministro degli Affari Esteri, Tönning, 3 giugno 1812.

¹¹³ P.R.O., CO 118/7, n° 261, elenco delle importazioni ed esportazioni mensili di Helgoland, 13 marzo-fine ottobre 1813, Custom of Heligoland, 10 novembre 1813; editi anche in CROUZET, 1958: 845-847. Cfr. anche il desolato rapporto del prefetto di Brema, riprodotto in TARLE, 1914: cap. I: "Les navires fraudeurs quittent impunément nos côtes et nos ports, se jettent au milieu de nos ennemis".

CAP. 8 - CONFLITTI TRA ESIGENZE MERCANTILI E POTERE: LA DIFFICILE RESA ESECUTIVA DEI PROVVEDIMENTI PROIBITIVI IN MATERIA COMMERCIALE

Il sistema amministrativo napoleonico costituisce indubbiamente per molti versi un modello di razionalità i cui meriti per i territori conquistati da Napoleone, specie nell'ambito giudiziario, sono ammessi a denti stretti perfino dalla storiografia nazionalista. La modernizzazione degli apparati istituzionali indotta in Francia e nell'Europa dell'orbita napoleonica è stata ripetutamente oggetto di analisi e di una valutazione sostanzialmente positiva. Nella politica commerciale napoleonica, tuttavia, il divario tra teoria e pratica, nota dolente di ogni sistema istituzionale, è così smaccato da rendere grottesco un discorso basato solo sul modello. Già gli osservatori coevi se ne rendevano conto: con riferimento alla situazione dei dipartimenti anseatici recentemente annessi e con un occhio rivolto specialmente al mondo commerciale, H. E. Lloyd notava nel 1813:

It would no doubt be very easy to write a panegyric on the theory of the French administration, shewing how all these forms contribute to the maintenance of order, how one branch is a check upon another, and many more similar commendations. But practice and theory are very different; and those who have seen how business is transacted in the French public offices [...] will agree with me that it required some ingenuity to find out so many useless shackles to clog every kind of business¹.

Ma benché potessero essere esasperanti, le complicazioni cui ogni più piccola transazione veniva soggetta attraverso le maglie della burocrazia francese² - complicazioni certo più sensibili nei territori di recente annessione - non costituiscono che un aspetto secondario del confronto che nel campo economico oppose il mondo del negozio a Napoleone. Poiché è sul terreno concreto, lungo il filo dei mutevoli confini e delle possibilità che si potevano via via aprire grazie al concorso di fattori diversi e talora imprevedibili, che i negozianti poterono trovare dei modi per riuscire a proseguire la loro attività commerciale mal-

¹ LLOYD, 1813: 53. E. H. Lloyd si era trasferito ad Amburgo nel 1800, e vi era rimasto fino a che il decreto del 23 giugno 1813, successivo alla riconquista francese di Amburgo, non lo obbligherà a rimpatriare in Gran Bretagna in quanto soggetto britannico (*ibidem*, pp. 5, 198).

² "L'esprit public souffre beaucoup de ce qu'on appelle l'anarchie de l'administration [...]. Le public ne sait pas à qui s'adresser [...] dans tout ce qui est mouvement des denrées et de comestibles": A.N.P., F⁷3059, n° 281, rapporto di d'Aubignosc à Réal, 25 settembre 1811. E al 23 dicembre 1811, una settimana prima dell'entrata in vigore definitiva dell'amministrazione civile, "La marche du service public éprouve encore tant de petits entraves que les habitants se sont accoutumés à considerer tout ce qui existe comme provisoire" (*ibidem*).

grado gli intralci posti da una legislazione con crescenti aspirazioni regolamentatrici, sarà su questo terreno concreto che occorrerà seguirne le mosse, quasi giorno dopo giorno. Affinché il dettaglio non rischi di far perdere di vista le linee fondamentali, è forse opportuno premettere qualche osservazione più generale, che troverà la sua dimostrazione nel prosieguo del discorso.

Questo deve articolarsi quasi obbligatoriamente attorno a due versanti intrecciati e complementari: contrabbando e (im-)possibilità del regime a impedirlo. Da un lato dunque coloro che avevano interesse a contravvenire alle disposizioni vigenti, dall'altro l'apparato preposto a renderle esecutive. La connessione tra i due ambiti si ripresenta costantemente, giacché erano le falle nel sistema esecutivo e repressivo ad accrescere a dismisura le dimensioni dell'infrazione alla legge. Falle, come vedremo, dovute a carenze di organici e alla loro corruttibilità, sicuramente favorita ai livelli più bassi da paghe scarse e versate con enormi ritardi, ma così diffusa anche nelle alte sfere da poter stimolare una riflessione sul grado di identificazione degli amministratori napoleonici con la politica commerciale elaborata dall'Imperatore e dal suo stretto *entourage*. Se infatti le ragioni dell'interdizione del commercio di manufatti inglesi potevano essere ampiamente condivise in nome dello sviluppo dell'industria continentale - un obiettivo coralmemente auspicato - l'accanimento contro le derrate coloniali era senz'altro assai meno apprezzato. Funzionari per altri versi zelanti mostravano improvvisamente un orecchio ben disposto quando non apertamente condiscendente non appena il commercio locale faceva presente le proprie esigenze: al punto che in effetti la storiografia ha finito col giudicare severamente il comportamento di quei pochi che - come Davout a Amburgo - eseguirono gli ordini in materia commerciale con inflessibile rigore³. I funzionari più concilianti non erano necessariamente tutti corrotti: talora preoccupazioni per l'ordine pubblico - assai vive nel prefetto, nel sindaco e nel commissario generale di polizia di un dipartimento, i primi a "saltare" in caso di incidenti - potevano consigliare la moderazione nella repressione, o il compromesso nell'esecuzione di ordini che spesso, in attesa di istruzioni, potevano prestarsi ad interpretazioni diverse.

Gli accenni al cospicuo contrabbando che con diversa intensità si svolse

³ Lo stesso concetto di "ordine" meriterebbe a sua volta di essere approfondito: le istruzioni inviate da Napoleone, specie in occasione della occupazione di una città neutrale, o della sua riconquista, appaiono talora talmente irrealistiche da essere forzatamente inesequibili, e da venire interpretate piuttosto come indicazioni di massima che come ordini da applicare alla lettera. Lo stesso Ministro della Marina riconobbe come irrealizzabile la leva di 3.000 marinai, ordinata nel 1808 nelle tre città anseatiche, che insieme avevano una popolazione di 200.000 abitanti (cfr. *supra*, cap. 4, nota 37); Bourienne la definirà più tardi come un'idea uscita da un "cerveau timbré" (BOURIENNE, 1829: VIII, 16).

lungo tutte le frontiere dell'Impero in età napoleonica non sono rari; tuttavia gli studi specificatamente consacrati a questa tematica restano piuttosto isolati, a ragione indubbiamente dell'impossibilità di misurare e quantificare il fenomeno⁴. Poiché i negozianti coinvolti avevano cura di mascherare con artificio le loro scritture, o di tenere una doppia registrazione delle loro operazioni⁵, le fonti a disposizione sono costituite dalle memorie dei contemporanei, spesso di carattere aneddotico o chiaramente esagerate, oppure dai bollettini di polizia e atti giudiziari, che ci permettono di cogliere solo gli elementi noti agli amministratori. La visione dei funzionari è talora distorta inoltre da un evidente astio nei confronti di una amministrazione rivale (Dogana, polizia, militari). Nel complesso dunque la ricostruzione possibile è oltremodo frammentaria. In alcuni casi tuttavia - Amburgo ne è uno macroscopico e notorio, ma anche Livorno riserva delle sorprese - le testimonianze sono talmente abbondanti da permettere una ricostituzione piuttosto articolata delle modalità del contrabbando, e perfino di avanzare alcune ipotesi sulla sua entità.

Essenzialmente, il negoziante di una città portuale che decidesse di non limitare la propria attività agli scambi consentiti dal regime aveva due alternative, che del resto non si escludevano a vicenda. Egli poteva in primo luogo cercare di far arrivare le merci dal suo fornitore all'acquirente, o ad un intermediario sicuro, senza farle entrare nella città. Era la soluzione preferibile qualora i controlli in città fossero rigorosi: da Helgoland, le merci venivano sbarcate lungo la costa settentrionale tedesca; dall'Isola d'Elba, dove le derrate potevano giungere abbastanza facilmente dalla Sardegna, si effettuavano nottetempo sbarchi lungo la costa maremmana, dove oltretutto la malaria impediva alla Dogana di organizzare un servizio di pattugliamento regolare; il passaggio dei Pirenei - e dal 1808 in Spagna entravano senza troppe difficoltà merci inglesi - non presentava difficoltà insormontabili, ed esisteva anzi un articolata organizzazione di bande armate che si incaricavano del trasporto al di là del confine franco-spagnolo, di cui alcuni negozianti borbodolesi dovettero sicuramente approfittare.

In alternativa, qualora le circostanze specifiche lo permettessero - ad esempio a Livorno tra il 1808 ed il 1810, mentre l'intera città godeva praticamente di uno statuto di porto franco, o ad Amburgo fino a quando si poté contare sulla venalità del console francese e delle autorità militari d'occupazione -

⁴ Cfr. tuttavia DUFRAISSE, 1973 e 1981: 334-338; ELLIS, 1981: 201-208; BERTRAND, 1951; ROUSTIT, 1956-59; BRUNET, 1990.

⁵ Nella perquisizione effettuata in casa del negoziante Schröder, su cui cfr. oltre, cap. 8.6, si rinvenivano "divers livres de commerce trouvés dans un grenier qui sont les véritables de la maison de commerce et qui par cela même different de ceux qui sont en évidence": A.N.P., F⁷6564, doss. 2508, rapporto di d'Aubignosc, 24 aprile 1811.

si poteva organizzare il passaggio al di là della linea doganale di piccole quantità di merci alla volta, operato quotidianamente da diverse migliaia di persone: è ciò che la terminologia dell'epoca definisce *filtration*, e che ritroviamo sia ad Amburgo che a Livorno. Le quantità così introdotte in frode nell'Impero erano enormi, ed i profitti per il negoziante, pur detratta la retribuzione per i *porteurs* e l'eventuale tangente per corrompere chi di dovere, potevano essere considerevoli⁶. Come vedremo per Amburgo, il valore delle derrate coloniali introdotte nei quattro anni di occupazione militare francese non doveva essere inferiore a quello degli ultimi anni precedenti la Rivoluzione Francese. A Bordeaux invece, se filtrazione vi fu, non si trattò di un fenomeno economicamente rilevante. Benché il caso della licenza di Clamageran e Olanyer sopra esposto ci dimostri che i controlli nel porto girondino non sembrano aver brillato per il loro rigore, non vi erano qui le condizioni necessarie a incrementare tale attività, in particolare mancava una frontiera doganale alle porte della città.

Cercheremo qui di ricostruire le varie tappe del confronto che oppose negozianti e regime: l'attacco alla proprietà sotto forma del sequestro delle merci, la messa in atto dei dispositivi necessari alla resa esecutiva delle leggi e le ragioni che li resero solo parzialmente efficienti; infine la repressione.

8.1 I primi urti diretti tra mondo del negozio e volontà napoleonica: sequestro delle merci e perquisizioni

Una delle prime operazioni che facevano seguito all'occupazione militare francese di una città mercantile consisteva nell'ordinare il sequestro dei beni inglesi detenuti dai negozianti locali. E' una pratica che abbiamo già visto applicata in occasione delle tre occupazioni francesi di Livorno (1796, 1799, 1800) e che univa al vantaggio di procurarsi nell'immediato di che pagare le truppe quello di essere più o meno giustificabile come mezzo di guerra economica al nemico. In effetti tale giustificazione era piuttosto dubbia, dal momento che il sequestro di un prodotto di origine inglese non intaccava minimamente l'economia del nemico qualora esso fosse già stato pagato dal negoziante continentale. Ordinare il sequestro di merci acquistate precedentemente all'intervento francese, in un momento dunque in cui tale transazione era perfettamente legittima, significava inoltre dare un valore retroattivo alle disposizioni proibitive imposte dagli occupanti. Benché i negozianti e le autorità locali non mancassero di sollevare l'argomento, col passare degli anni gli scrupoli del governo francese in materia erano del tutto scomparsi. Se nel 1796 a Livorno la

⁶ Cfr. MARZAGALLI, 1991: 48; MARZAGALLI, 1992: 89-90.

proprietà neutrale era stata grossomodo rispettata, l'esperienza insegnò ben presto come il mondo del negozio fosse essenzialmente solidale al suo interno, al di là delle frontiere e dei conflitti politici, e come dunque si facesse di tutto per proteggere le merci, non solo se queste erano proprie, ma anche nel caso che il corrispondente inglese le avesse affidate in commissione. La logica del negoziante era in questo antitetica a quella del regime, ed i conflitti su questo terreno furono dunque inevitabili. Un buon esempio è costituito dalle vicende dei sequestri di merci inglesi avvenuti a Amburgo ed a Livorno nel 1806-07.

Tre giorni prima che la città anseatica venisse occupata dalle truppe francesi, il Ministro degli Affari Esteri si premuniva di scrivere a Bourienne, ministro plenipotenziario francese a Amburgo:

S. M. l'Empereur et Roi sur l'avis reçu de Hambourg que beaucoup de marchandises de propriété anglaise qui se trouvaient dans cette ville avaient été envoyées dans le Holstein et même en Angleterre, mais qu'il en restait beaucoup encore, m'a chargé [...] de vous faire connaître qu'en attendant l'arrivée des troupes françaises vous pourriez faire les démarches et prendre les mesures nécessaires pour que ce qui reste de propriétés et de marchandises anglaises à Hambourg ne soit pas soustrait⁷.

La lettera si incrociò con una nota di Bourienne al Ministro, in data 17 novembre:

Les marchandises manufacturées anglaises à Hambourg [...] sont ici en très petite quantité. Elles ne font que passer pour se répandre delà sur le continent. Les négociants de Hambourg ne veulent pas s'en charger en commission, parce que la mode est trop variable [...]. Les denrées coloniales ou les produits naturels de l'Angleterre sont toujours ici en très grande abondance. Mais depuis plus d'un an on n'envoie en consignation aux négociants d'Hambourg qu'en se prévalant sur eux de deux tiers, et souvent de trois quarts du prix de la denrée [...]. Cette précaution qui a commencé lors de la saisie des marchandises anglaises en Suisse, n'a plus discontinué⁸.

I due documenti attestano come sia i negozianti amburghesi che i loro colleghi d'oltremarina avessero da qualche tempo adottato dispositivi atti a prevenire i rischi di un colpo di mano francese: da un lato, pagamento quasi totale

⁷ A.M.A.E.P., Corr. Pol., série Hambourg, t. 119, n° 176, 13 novembre 1806. Anche le fonti britanniche confermano l'adozione di contromisure preventive da parte dei negozianti amburghesi: "On the article of English propriety, I am most seriously and decidedly of opinion, that the proportion to be discovered will be comparatively very small, because the Hamburg Merchants (many of them to my own knowledge) have with a zeal, which does them honour, taken for some time past every means to get off their hands such property, either by sending it farther into the country, or back to England, or by accelerating their payments and remittances to England to make it their own": P.R.O., F.O. 33/35, p. 120-125, lettera di Thornton alla Segreteria di Stato, scritta a Nevensteden (Holstein), 21 novembre 1806: Thornton aveva abbandonato Amburgo il giorno stesso, mezz'ora prima dell'arrivo dei francesi.

⁸ A.M.A.E.P., Corr. Pol., série Hambourg, t. 119, n° 185, 17 novembre 1806:

all'arrivo della merce - cioè neutralizzazione della proprietà - dall'altro, probabilmente a partire dalla sconfitta prussiana o al più tardi dagli eventi di Lubeca a inizi novembre 1806, trasferimento d'urgenza delle merci in regioni più sicure. Che gli inglesi fossero all'erta e trovassero ampi appoggi sul continente è attestato anche da fonti britanniche: già nella primavera 1806 il diplomatico inglese ad Amburgo, Thornton, valutava che l'invito rivolto ai negozianti amburghesi a mettere i beni inglesi in loro possesso al riparo da una possibile repentina azione di confisca fosse stato pienamente seguito⁹.

In effetti, il totale delle merci e proprietà britanniche sequestrate ad Amburgo - si tratta dei beni della *Englische Court* - fu estremamente modesto: nel gennaio 1807, il Senato cittadino li riacquisterà per 425.000 franchi¹⁰. Di tutt'altra entità furono invece le merci di origine britannica dichiarate sotto sequestro per le quali il 20 novembre, all'indomani dell'occupazione militare della città, era stata imposta la dichiarazione. La vicenda è di un certo interesse soprattutto perché è indicativa del divario che poteva esistere tra un ordine relativamente chiaro - sequestro delle merci - e la reale esecuzione dello stesso.

Il termine di ventiquattr'ore, inizialmente previsto per accogliere le dichiarazioni delle merci da parte dei detentori, fu prorogato fino al 4 dicembre 1806. Il 6 dicembre, il ministro plenipotenziario francese Bourienne segnalava che le dichiarazioni erano state fatte, ma che "la mesure en est resté là. Il n'y a plus ici personne chargé de son exécution"¹¹. Per ovviare a questo inconveniente e operare concretamente il sequestro delle merci - per le quali era previsto l'invio a Colonia - con decreto del 15 dicembre fu istituito ad Amburgo un Consiglio composto dal governatore militare della città, generale Michaud, da Bourienne, e dall'intendente generale dell'armata, di cui fece le veci il commissario di guerra Ricard. Il 26 dicembre, nella sua prima riunione, il Consiglio constatò che erano state dichiarate merci per 16,9 milioni di franchi, cui si aggiungevano 87 articoli per i quali non era stato indicato il valore. A ragione della grande imprecisione delle prime dichiarazioni, si deliberò doversi procedere a nuove dichiarazioni su un modello prefissato¹².

⁹ Cfr. la lettera di Thornton a Fox del 2 maggio 1806, riportata in traduzione francese in CROUZET, 1958: 165-166.

¹⁰ VOGEL, 1913: 24.

¹¹ A.M.A.E.P., Corr. Pol., série Hambourg, t. 119, n° 244, Bourienne al Ministero degli esteri, 6 dicembre 1806.

¹² La vicenda del riacquisto, esposta in SERVIÈRES, 1904: 92, 98-109 e CROUZET, 1958: 211-215, è stata verificata sulla base del rapporto di de Tournon, inviato da Napoleone con ordine del 22 luglio 1807 ad Amburgo per indagare quali abusi si fossero verificati nelle città anseatiche; il rapporto, datato Parigi, 23 agosto 1807, è conservato in A.N.P., AF^{IV}1080, doss. II. All'indomani della Pace di Presburgo e dell'annessione di Venezia, i negozianti veneziani avevano anch'essi dovuto dichiarare le merci inglesi in loro possesso, il cui valore fu superiore ai

Nel frattempo il Senato, temendo rappresaglie inglesi sulle navi e sulle proprietà amburghesi in Gran Bretagna, valutate ad almeno 24 milioni di marchi banco, si era affrettato a far pervenire a Londra le più ampie assicurazioni sul proprio impegno a favore della proprietà britannica ad Amburgo:

Bien que nous soyons dominés par une force majeure, on n'épargne rien pour détourner autant que possible une pareille mesure [la confisca delle merci]. Nous croyons en tout cas que la propriété anglaise qui se trouverait ici ne saurait être considerable¹³.

Che "non si risparmiasse nulla" non è da intendersi solo in senso metaforico: un'inchiesta promossa da Napoleone nell'estate del 1807 accertava che il Senato aveva speso almeno mezzo milione di franchi in *douceurs* alle autorità francesi, mentre da altre fonti risulterebbe che la *Commerzdeputation*, l'organismo di rappresentanza dei grandi mercanti amburghesi, avesse versato nei primi tre mesi dell'occupazione circa il doppio, di cui 400.000 franchi al comandante in capo delle forze d'occupazione, maresciallo Brune¹⁴.

Il 10 gennaio il Consiglio deliberava di far trasportare in un magazzino della dogana gli 87 articoli per i quali il valore non era stato indicato, in modo da evitare sostituzioni fraudolente da parte dei detentori. Tuttavia questa deliberazione restò lettera morta, "attendu que la force armée était nécessaire et que le maréchal Brune l'a toujours refusée". C'è di peggio: riunitosi il 9 marzo, il Consiglio confrontò le nuove dichiarazioni a quelle fatte in precedenza: 606 negozianti avevano ripresentato la loro dichiarazione, altri sei se ne erano aggiunti; ma 164 dichiarazioni non erano state rinnovate, così che il valore complessivo delle merci era sceso a 14 milioni¹⁵. Il Consiglio decise allora di far sequestrare le merci per le quali la dichiarazione non era stata rinnovata, e incaricò il console francese Le Chevardière di occuparsene. Tuttavia ancora una

16 milioni di franchi: CROUZET, 1958: 147.

¹³ Nota ufficiosa del Syndicus di Amburgo De Liene, 1 dicembre 1806, in P.R.O., F.O. 33/35, p. 181-183, riportata anche in CROUZET, 1958: 213-214. La tesi della "forza maggiore" cui il Senato non può resistere è il leitmotif di tutta la corrispondenza amburghese di questi anni con i rappresentanti esteri: cfr. anche la missiva del Senato a Forbes, console americano, del 23 marzo 1807, in St.A.HH., 111-1 Senat Cl. VII, Lit J^b, Vol. 18 q: "Il vous est connu, M. le consul, que ce n'est que par une force majeure à la quelle il est impossible à notre Gouvernement de résister, que les empêchements et contraintes du commerce et de la navigation ont eu lieu ici depuis l'occupation de notre ville; ce qui en blessant au grand regret du Sénat les droits des navires étrangers dans notre port abîme en même temps le commerce de notre ville".

¹⁴ A.N.P., AF^{IV}1080, doss. II, rapporto di De Tournon sull'inchiesta da lui svolta ad Amburgo, 23 agosto 1807, e VOGEL, 1913: 25. Cfr. anche SERVIERES; 1904: 162. Il Senato si impegnava a rimborsare alla *Commerzdeputation* i 400.000 franchi pagati a Brune, "wenn gleich die Verwendung der Gelder hauptsächlich zum Besten der Handlung verwendet werden sollen": BAASCH, 1915: I, 625-626.

¹⁵ Tutti i dettagli sono desunti dal già citato rapporto di De Tournon, A.N.P., AF^{IV}1080, doss. II, 23 agosto 1807.

volta il maresciallo Brune rifiutò di fornire i soldati necessari per eseguire il sequestro, dapprima adducendo di voler attendere la risposta di Napoleone alle rimostranze avanzate dal Senato amburghese, poi dichiarando apertamente "qu'il éprouve une répugnance extrême à prendre part aux mesures qu'exigerait l'exécution du décret du 25 janvier et qu'il désire qu'elle soit encore différée"¹⁶. Perfino un senatore amburghese ammetteva che nelle diverse perquisizioni domiciliari eseguite ad Amburgo nel febbraio 1807 "every possible indulgence has been shown"¹⁷. Tutte queste difficoltà nel far eseguire gli ordini, cui si aggiunsero riflessioni sui costi, i rischi di avarie e la lentezza dell'eventuale trasporto a Colonia, indussero il governo francese ad accettare nel maggio 1807 la proposta di riacquisto dei beni avanzata dalla *Commerz-deputation*. Dopo lunghe trattative, durante le quali la diplomazia amburghese tentò invano di ottenere delle condizioni migliori di quelle dettate da Napoleone ("Il faut écrire à Hambourg que je veux le 16 millions des marchandises anglaises"¹⁸), l'accordo veniva siglato nel settembre 1807; in cambio dell'assicurazione della libera circolazione delle merci, il Senato si impegnava a versare 16 milioni di franchi, di cui due saldabili con le forniture che la città aveva già consegnato all'esercito; non fu invece possibile detrarre le ingenti spese sostenute per il mantenimento delle truppe d'occupazione. La decisione del Senato di pagare la somma dovuta prelevandola dalle casse cittadine, ripartendo cioè la spesa sulla intera cittadinanza senza tassare in via straordinaria i possessori delle merci, illustra bene il tipo di protezione che le istituzioni anseatiche potevano offrire agli interessi del grande commercio¹⁹. A Livorno invece, dove il mondo del negozio non aveva un peso analogo a livello istituzionale, il riacquisto delle merci sequestrate dai francesi nel 1807 fu interamente a carico della Camera di Commercio, che raccolse la somma necessaria in parte dai detentori delle merci ed in parte mediante una tassa imposta a tutti i negozianti della piazza, secondo le capacità contributive di ciascuno.

Anche a Livorno, come già a Amburgo, il sequestro delle merci fu stret-

¹⁶ A.N.P., AF^{IV}1080, doss. II, lettera di Ricard, commissario di guerra, a Daru, intendente generale dell'Armata del Nord, 5 maggio 1807, allegato n°7 della lettera di Bourienne al Ministro delle Finanze, 6 agosto 1807.

¹⁷ P.R.O., F.O. 33/40, p. 24, estratti della corrispondenza tra il 3 ed il 13 febbraio 1807 del Syndicus del Senato amburghese al rappresentante diplomatico anseatico in Gran Bretagna Colquhon, da questi trasmessa a Howick.

¹⁸ A.N.P., AF^{IV}1080, lettera di Daru a Bourienne, 9 luglio 1807, allegato n° 13 della lettera di Bourienne del 6 agosto 1807. Cfr. anche *Correspondance de Napoléon Ier*, 1859-1869: vol. XV, n° 13.026, p. 494, Napoleone a Daru, St. Cloud 12 agosto 1807.

¹⁹ Secondo Bourienne, inoltre, il valore delle merci era stato determinato sulla base dei prezzi inglesi. La rivendita delle merci sul continente, visto il rialzo dei prezzi, lasciava ancora un beneficio malgrado i costi del riacquisto: BOURIENNE, 1829: VII, 327. ·

tamente connesso all'occupazione militare francese della città. Il 29 agosto 1807 il generale Miollis era entrato a Livorno allo scopo di troncare i traffici inglesi: motivazione, questa, che emerge con chiarezza dalle osservazioni inviate da Champagny all'Ambasciatore francese a Firenze:

Il a été facile de remarquer que surtout lors qu'il n'y avait à Livourne aucun moyen de répression le commerce anglais s'y faisait avec une étonnante publicité, que les ordres donnés par la Reine pour s'y opposer demeuraient sans effet, et que la facile indulgence de cette princesse l'empêchait de poursuivre l'exécution des mesures prohibitives adoptées, les Anglais exclus de tous les autres ports d'Italie, y trouvaient encore un accès par Livourne et abusaient de cette tolérance d'une manière nuisible à l'Italie entière²⁰.

Il giorno stesso in cui Miollis occupava la città, i negozianti labronici furono invitati a dichiarare le merci inglesi in loro possesso, sotto pena di confisca e di una ammenda pari al triplo del loro valore. Solo il 6 ottobre fu notificato che le merci dichiarate sarebbero state sequestrate, benché nelle istruzioni di Napoleone ad Eugenio ciò fosse evidente fin dall'inizio²¹. Per accelerare le dichiarazioni e vincere le reticenze, si procedette a perquisizioni domiciliari a tappeto: nel mese di settembre, ne furono eseguite 1.040, quasi tutte ad abitazioni private. I risultati estremamente scadenti di queste perquisizioni sollevano tuttavia qualche dubbio relativamente alle modalità con le quali esse furono eseguite. Si può infatti legittimamente chiedersi come una commissione composta da 7 persone, che si riservava la perquisizione dei magazzini, e coadiuvata da una brigata formata dalla polizia locale affiancata da due granatieri francesi, potesse perquisire a fondo diverse decine di abitazioni in una sola giornata. In media, furono infatte visitate 61 case al giorno: è evidente che vi era il tempo tutt'al più per un'occhiata sommaria alle diverse stanze, ma non certo quello di guardare in tutti i possibili nascondigli. Le merci sequestrate

²⁰ A.S.F., *Segreteria e Ministero degli Esteri*, f. 1025, copia della lettera di Champagny all'ambasciatore francese a Firenze, Parigi 16 settembre 1807.

²¹ *Correspondance de Napoléon Ier*, 1859-1869: vol. XV, n° 13.039, pp. 502-503, Napoleone ad Eugenio, Parigi 16 agosto 1807. Il 1 settembre, inoltre, era stato imposto un embargo su tutti i bastimenti ancorati nel porto, in modo da poter eseguire dei controlli e impedire, come era avvenuto negli anni Novanta, che la maggior parte delle merci sfuggisse via mare al sequestro; il giorno 14 settembre fu proceduto in effetti alla visita a bordo delle navi ancorate nel porto, ma senza trovare alcuna merce inglese. "Il generale Miollis a Livorno ha voluto che sia impedita la partenza da quel porto [Livorno] di qualunque benché piccolo Bastimento, ha fatto occupare anche dalle sue truppe le fortezze e le porte di quella città, e successivamente ha col mezzo del suddetto Sig. Ministro di Francia partecipato, che vengano certificate tutte le mercanzie che esserci potessero provenienti sia dalle Fabbriche, sia dal Commercio inglese": A.S.F., *Segreteria e Ministero degli Esteri*, f. 1025, lettera del Ministro degli Affari Esteri toscano Mozzi a Masserano a Parigi, 1 settembre 1807. L'embargo fu ben presto mitigato, e già nei primi giorni era stato permesso ai pescatori di uscire dal porto. Quando non altrimenti indicato, tutte le notizie relative ai provvedimenti adottati a Livorno nel 1807 sono tratte da questa filza in A.S.F.

erano esclusivamente stoffe inglesi, che risultavano più difficili da spacciare come neutrali²².

Tabella 16 - Perquisizioni domiciliari a Livorno, settembre 1807

data rapporto	data perquisizione	perquisizioni effettuate	perquisizioni dall'esito positivo
2 sett.	?	6	0
3 sett.	2-3 (merc.-gio.)	83	5
5 sett.	4 (ven.)	122	4
9 sett.	9 (merc.)	78	1
11 sett.	10 (gio.)	116	1
13 sett.	12 (sab.)	58	2
16 sett.	14-15 (lun.-mar.)	201	0
22 sett.	19, 21 (sab.-lun.)	75	0
23 sett.	22 (mar.)	60	4
24 sett.	23 (merc.)	47	1
25 sett.	24 (gio.)	38	3
26 sett.	25-26 (ven.-sab.)	78	2
29 sett.	28 (lun.)	78	1
totale	1 (?) - 28 sett.	1040	24

Fonte: A.S.F., *Segreteria e Ministero degli Esteri*, f. 1025, rapporti diversi del Bargello di Livorno.

La diplomazia toscana cercò di ottenere al più presto l'evacuazione della città e la fine delle vessazioni cui il commercio labronico era assoggettato, facendo pressioni sia sulle forze occupanti, sia presso i rappresentanti francesi nel Regno d'Etruria, sia infine a Parigi ricorrendo anche all'intermediazione spagnola, ma senza brillanti risultati. Il governo toscano era preoccupato essenzialmente dal dimostrare ai Francesi che il Regno non aveva in alcun modo favorito il commercio inglese, e che si era anzi fedelmente applicato a far rispettare le proibizioni vigenti. Vennero pertanto inviate numerose memorie volte a dimostrare l'origine lecita delle merci e delle derrate coloniali presenti a Livorno: esse, si sosteneva, erano state importate anteriormente alle proibizioni adottate nell'aprile 1806, oppure si trattava di prede di corsari, di merci americane o introdotte via terra dal Nord Europa, o infine di prodotti inglesi di prima necessità, di cui la Legazione francese aveva autorizzato l'importazione con una nota dell'11 settembre 1806²³. Tali argomentazioni erano dirette a negare la legittimità del sequestro francese. Per la medesima ragione, quando fin

²² Il console americano valutava peraltro come "severe" le perquisizioni eseguite a Livorno: cfr. N.A., T 214, roll 2, rapporto del console Th. Appleton del 6 ottobre 1807. Le poche merci scoperte erano apparentemente state acquistate molto tempo prima.

²³ L'autorizzazione a importare a Livorno delle merci inglesi ritenute di assoluta necessità, gli oggetti di sussistenza e le materie prime per le industrie locali, in deroga alle proibizioni promulgate nell'aprile 1806, era stata accordata dall'incaricato alla Legazione francese, Artaud, in data 11 settembre: cfr. ad es. A.S.F., *Segreteria e Ministero degli Esteri*, f. 1025, punto 3 della lettera di Mozzi al cav. d'Ozorco, 3 ottobre 1807.

dai primi di settembre incominciarono a diffondersi le prime voci su un possibile riacquisto delle merci da parte del commercio labronico, il governo toscano fu inizialmente contrario, sembrandogli che ciò equivallesse a riconoscere in qualche modo l'origine illegale delle merci²⁴. E' probabile che le perquisizioni domiciliari del settembre avessero come scopo precipuo quello di dimostrare l'inutilità delle tergiversazioni e indurre a intavolare delle trattative per il riacquisto. Queste, iniziate nell'ottobre, si conclusero a fine novembre: la Camera di Commercio di Livorno si impegnava a pagare 2,1 milioni di franchi. Un'inchiesta promossa più tardi da Napoleone rivelava che altri 210.000 franchi erano stati spesi per facilitare le trattative²⁵.

Perquisizioni a tappeto ebbero luogo anche ad Amburgo qualche anno più tardi, nel clima che fece seguito alla politica avviata con la Tariffa di Trianon, così come nuovamente a Livorno e nei territori del Sud-Ovest francese²⁶. Tanto nell'Impero che nei territori vassalli i negozianti furono obbligati a dichiarare le derrate coloniali in loro possesso e a pagare i nuovi dazi previsti. Tale misura mirava ad impedire la circolazione di derrate introdotte in passato in maniera più o meno legale, e che non essendo state soggette a dei dazi esorbitanti avrebbero fatto concorrenza alle importazioni legali finalmente autorizzate. Ad Amburgo il decreto del 2 ottobre 1810 impose a tutti i detentori di merci coloniali di farne dichiarazione entro 10 giorni, termine dopo il quale le merci non dichiarate e scoperte nelle previste perquisizioni domiciliari sarebbero state confiscate. Il Senato amburghese protestò fieramente contro la misura; come primo passo, si chiese una dilazione del termine di 10 giorni, effettivamente troppo breve per permettere a coloro che avessero presso di sé delle merci in consegna di interpellare i proprietari. In secondo luogo, si insistette sulla origine lecita delle derrate coloniali esistenti ad Amburgo, e dun-

²⁴ Cfr. su tali vicende BARUCHELLO, 1932: 549-552; GRASSI, 1938: 232-234; i documenti riprodotti in GUARNIERI, 1968: 78-88, di cui gli originali in A.S.F., *Segreteria e Ministero degli Esteri*, f. 1025, dove cfr. anche la lettera di Mozzi a De Mattei, 8 settembre 1807, De Mattei a Mozzi, 9 settembre 1809, osservazioni s.d. del Governatore di Livorno, Mozzi al cav. d'Ozorca, 3 ottobre 1807, oltre al fitto carteggio relativo al soldo delle truppe occupanti.

²⁵ Cfr. BARUCHELLO, 1932: 551-2; SONNINO, 1938: 34; A.C.C.L., *Deliberazioni*, reg. 3, verbali del 27 luglio e del 7 ottobre 1808; il *dossier* sui due militari accusati di collusione in A.N.P., BB¹⁸519. doss. 8870 A³. CROUZET, 1958: 264-265, indica erroneamente che i negozianti non vollero riacquistare le merci e che queste furono pertanto vendute per 2 milioni di franchi.

²⁶ Un decreto del 4 settembre 1810 ordinava visite domiciliari e ricerche di derrate coloniali nei dipartimenti dell'Arriège, dei Basses Pyrénées e nei Pyrénées Orientales; esso sarà esteso per decreto del 1 gennaio 1813 anche ai dipartimenti della Haute Garonne e delle Hautes Pyrénées, "dont la situation est la même": A.N.P., F⁷8777, camicia "objets généraux", comunicazione del Ministro del Commercio Collin de Sussy al Ministro della Polizia, 9 gennaio 1813. A Bordeaux sembrerebbe che in età napoleonica non siano mai state eseguite ricerche sistematiche nelle abitazioni dei privati.

que sull'ingiustizia di assoggettarle retroattivamente ai dazi. Si sosteneva che esse facevano parte delle derrate confiscate riacquistate nel 1806-07, o che provenivano dalle vendite all'asta delle merci sequestrate periodicamente organizzate dalla Dogana. Francamente l'argomentazione era piuttosto debole, specie se si tiene conto delle dimensioni assunte dall'introduzione per "filtrazione" da Altona ad Amburgo. Era peraltro vero che i piccoli negozianti ed i bottegai rischiavano la rovina, non disponendo di somme sufficienti a pagare i dazi delle merci detenute in magazzino. Poiché il valore dei dazi stabilito a Trianon era basato sui prezzi parigini, esso incideva percentualmente assai di più a Amburgo, dove il costo delle derrate coloniali era meno elevato²⁷. Quanto alle cause di questa sensibile differenza nei prezzi - dovuta evidentemente alle maggiori facilità di approvvigionamento per via illegale - il Senato si guardava bene dall'entrare nel merito.

Il decreto del 2 ottobre contribuì tra l'altro a deteriorare sensibilmente i rapporti tra il Senato e le autorità francesi ad Amburgo. Un decreto napoleonico del 19 ottobre 1810 aveva istituito un *Conseil Spécial* preposto alla repressione del contrabbando e composto dal capo di Stato Maggiore generale Compans, dal gran prevosto dell'Armata, colonnello Saulnier, dal Direttore delle Dogane Eudel e dall'intendente dei territori hannoverani e futuro direttore generale della polizia a Amburgo, d'Aubignosc. Nella seduta del 13 novembre il Consiglio deliberò di incaricare il Senato di condurre un "censimento" casa per casa, richiedendo delle dichiarazioni individuali relative al possesso di derrate coloniali. Il Senato espresse in data 15 novembre il proprio categorico rifiuto a trattare l'intera cittadinanza da "receleurs de marchandises prohibées"; poiché il Senato sosteneva di avere sempre fatto quanto in suo potere per assecondare le richieste francesi, la responsabilità della mancata eliminazione della frode non poteva che ricadere sulle autorità occupanti. Tale ragionamento non fu particolarmente apprezzato: il 21 novembre il generale Compans scriveva:

Messieurs le Sénateurs, le conseil s'est efforcé vainement jusqu'à ce jour de vous éclairer sur vos véritables intérêts, sur vos devoirs envers le Chef de l'Empire. De faibles déclarations, des protestations de sincérité, des démarches et des réponses froidement calculées sont les seuls résultats qu'il ait obtenu de ses soins. Au lieu d'une coopération entière au système continental de la parte de vos administrés, de la votre surtout, il acquiert chaque jour la douloureuse certitude qu'il s'est

²⁷ Tutte le argomentazioni amburghesi sono esposte in una nota presentata a nome del Senato dal *synducus* Doormann e dal residente anseatico a Parigi, Abel, nota che venne presentata il 30 ottobre 1810 al Ministero degli Affari Esteri: A.M.A.E.P., Corr. Pol., Hambourg, t. 121, n° 246. Sul decreto del 2 ottobre 1810 cfr. anche SERVIERES, 1904: 147-148.

flatté trop longtemps de vous voir revenir à des intentions plus sincères²⁸.

I toni della lettera di Compans sono alquanto rari nella predominante cortesia formale che contraddistingueva abitualmente i rapporti tra il Senato e le autorità francesi, e sono indicativi dell'exasperazione che l'inerzia anseatica poteva provocare in uomini effettivamente dediti alla causa napoleonica. La missiva rivela anche quella sorta di generale "acceciamento" degli amministratori francesi così acutamente osservato dal conte Puymaigre nelle sue memorie, in virtù del quale, malgrado l'evidente nefasto effetto delle disposizioni napoleoniche sull'economia di Amburgo dopo l'annessione della città, "on s'étonnait que les Hambourgeois ne fussent pas des sujets zélés de l'Empereur"²⁹.

A Compans il Senato si limitò a richiedere che gli venissero contestati fatti precisi, piuttosto che mosse accuse tanto generiche quanto offensive; ma a Parigi i deputati anseatici Abel e Doormann inoltrarono una protesta articolata, da cui ben emerge l'insofferenza di uomini abituati all'autogoverno, tutt'altro che disposti a subire passivamente le ingerenze francesi:

Compans parle d'apathie, de faibles protestations devant des Magistrats qu'on a paralysés depuis 5 ans dans ses plus nobles fonctions et à qui on n'a imposé d'autre tâche que celle de la plus passive obéissance³⁰.

Era ormai troppo tardi per le fiere note di protesta: il giorno stesso, Champagny presentava al Senato a Parigi un rapporto nel quale l'annessione delle città anseatiche era presentata come una necessità imposta dalle circostanze. Tre giorni dopo, un senatoconsulto sanciva l'annessione all'Impero della intera fascia costiera della Germania Settentrionale³¹.

Benché si fossero verificate delle perquisizioni domiciliari già nel novembre 1810, fu soprattutto mentre la nuova amministrazione napoleonica veniva organizzandosi che ebbe luogo la maggior parte di esse. Le dichiarazioni fatte in virtù del decreto del 2 ottobre 1810 denunciavano merci per circa 4 milioni di franchi: si trattava ora di individuare e confiscare le merci non dichiarate. Le ricerche raggiunsero il loro apice nei mesi di maggio e giugno 1811, come evidenzia la tabella 17:

²⁸ Tutta la vicenda in A.M.A.E.P., Corr. Pol., Hambourg, t. 121, n° 330 e segg.

²⁹ Testimonianza riprodotta in MISTLER, 1973: 466, e riferita al periodo successivo all'annessione della città. Sulla magistrale tecnica dilatoria della diplomazia anseatica cfr. *supra*, cap. 4.4, e SERVIERES, 1904: 168-169, 183.

³⁰ A.M.A.E.P., Corr. Pol., Hambourg, t. 121, n° 326-329, 10 dicembre 1810.

³¹ Per l'articolata orchestrazione dell'annessione, cfr. DUNAN, 1955: 134-136; vedi inoltre *supra*, cap. 4.4.

**Tabella 17 - Sequestri avvenuti in seguito a perquisizioni domiciliari ad Amburgo
febbraio-agosto 1811**

meze:	febbraio	marzo	aprile	maggio	giugno	luglio	agosto	tot.
n° verbali	10	21	20	40	57	17	4	169

Fonte: A.N.P., AF^{IV}1706^D, rapporti indirizzati al Ministro della Guerra, 22 dicembre 1810; 6, 8, 12, 15, 21, 23 gennaio; 3, 22, 24 febbraio; 3, 10, 12, 19, 28, 30 marzo; 7 e 19 aprile; 14, 21, 31 maggio; 29 giugno; 7 e 13 luglio; 2, 8, 25 agosto; 10 e 27 settembre, 11 e 25 ottobre, 3 e 26 novembre, 5 e 14 dicembre 1811; 10 marzo 1812³².

I risultati sono dunque ben superiori a quelli di Livorno, malgrado nel periodo precedente all'annessione della città anseatica fossero circolate voci poco benevole sulla solerzia con le quali avvenivano le perquisizioni domiciliari. Una lettera intercettata nel novembre 1810, indirizzata a Metternich, rivelava infatti che:

Les négociants d'ici se sont un peu remis de la première consternation, car contre toute attente, l'exécution [...] de la saisie des marchandises anglaises n'a pas été généralement sévère; chez quelques uns seulement les recherches ont été plus exactes et sévères, mais chez la plus part des négociants, même chez beaucoup de ceux dont les magasins ne contiennent que des produits anglais, on s'est contenté de la saisie des marchandises offerts par les propriétaires et de la demande si on n'avait plus d'autres marchandises prohibées sans faire d'autre recherche. On devrait croire qu'il a été donné l'ordre aux autorités militaires de procéder avec ménagement [...] car sans cela on ne saurait expliquer la manière d'agir vraiment douce³³.

In effetti le perquisizioni domiciliari furono sospese nel novembre 1810 in con-

³² Questi rapporti indicano complessivamente 599 sequestri operati tra il 28 agosto 1810 ed il 31 gennaio 1812, di cui 231 avvenuti ad Amburgo, e di questi almeno 169 in seguito a perquisizioni domiciliari. In A.N.P., F¹²630 sono conservati degli altri États des procès-verbaux des saisies faites dans l'arrondissement du Conseil Spécial, sequestri relativi al periodo compreso tra il 25 marzo 1811 e l'11 luglio 1812. Si tratta dei rapporti inviati dal Ministro della Guerra a quello del Commercio in data 21 aprile, 20 maggio, 16 e 28 giugno, 15 luglio, 4 agosto, 20 settembre 1812, 16 gennaio 1813, e che indicano altri sequestri rispetto a quelli dei rapporti in AF^{IV}1706^D. Questi États, tranne il primo in cui sono indicati 56 sequestri, riportano una numerazione progressiva dei verbali, dal n° 830 al n° 1066: in totale dunque 293 verbali, di cui 86 relativi a sequestri operati nella città di Amburgo. Su un totale di 1.066 verbali di sequestri operati dall'agosto 1810 al luglio 1812, disponiamo dunque di una serie incompleta di 892 (599 in AF^{IV}1706^D, 293 in F¹²630). Dopo il luglio 1812, quando entrò in funzione il Tribunale doganale ad Amburgo, è probabile che i verbali dei sequestri operati nel Dipartimento non fossero più trasmessi a Parigi.

³³ A.N.P., AF^{IV}1654^A, plaq. 1, lettera di Hoefer a Metternich, Amburgo 8 novembre 1810, allegata ad un rapporto di Davout del 28 novembre 1810 nel quale viene difeso l'operato del generale Compans, che nel proseguo della lettera di Hoefer era accusato apertamente di corruzione. Compans stesso, in una lettera a Davout, attribuiva la responsabilità delle voci circolanti sul proprio conto alla malevolenza di Bourienne e del Direttore delle Poste del Granducato di Berg, quest'ultimo furioso per l'intercettazione sistematica delle lettere in transito dal suo ufficio.

siderazione proprio dei loro scarsi risultati. Tuttavia è probabile che dopo l'annessione l'esecuzione dei controlli si sia fatta più rigorosa: nel febbraio 1811 il Direttore delle Dogane Eudel aveva richiesto la sostituzione delle truppe del Senato amburghese, sospettate di favorire la frode anziché reprimerla³⁴, ed è probabile che si fosse selezionato un personale più fidato anche per le perquisizioni; il numero non indifferente di sequestri operati nella primavera del 1811 sembra attestare controlli effettivamente più seri³⁵.

8.2 L'istituzione di una linea doganale a Amburgo

Nella vicenda del sequestro delle merci d'origine inglese si può ancora ipotizzare che l'interesse precipuo di Napoleone fosse quello di trovare in tempi brevi delle somme di denaro per coprire le spese militari, se non proprio a spese dei negozianti inglesi almeno a quelle dei loro corrispondenti continentali. In questo caso sarebbe comprensibile che da Parigi non venissero in fondo esercitate eccessive pressioni perché il previsto trasferimento a Colonia delle merci sequestrate ad Amburgo fosse realmente eseguito. La vicenda dell'istituzione della linea doganale nella città anseatica propone tuttavia un caso nel quale la volontà napoleonica fu senza ombra di dubbio deliberatamente elusa.

Il 2 dicembre 1806, un anno esatto dopo Austerlitz, un decreto istituiva una linea doganale tra Travemünde e Amburgo, cioè lungo il confine con l'Holstein, e tra Cuxhaven e Harburg, sulla riva sinistra dell'Elba dalle sue foci alla sponda di fronte ad Amburgo. A tale linea furono preposti 300 doganieri tratti dal confine renano e posti sotto la direzione di Eudel. Questi arrivò ad Amburgo il 19 gennaio 1807³⁶.

A son arrivée, il se rend chez le maréchal Brune, qui passe les employés en revue, mais sous prétexte que la stricte observation des lois des douanes étaient [sic] trop rigoureuse pour la ville de Hambourg il retarda la mise en activité des douanistes jusqu'au 15 février, où elle fut mise à l'ordre du jour. Le maréchal lui annonce que son poste principale doit être à Stade, il lui fait part en autre de ses doutes sur la possibilité de faire exécuter à la rigueur les décrets de Sa Majesté [...]. Le 24 mars le maréchal arrête un règlement, mais comme il laissait beaucoup à l'arbitraire il doit être regardé comme une des causes des dilapidations qui ont eu lieu, et il n'a

³⁴ A.N.P., AF^{IV}1706^D, verbale della 43^a seduta del Conseil Spécial di Amburgo, 2 febbraio 1811.

³⁵ Alcune partite sequestrate di derrate non dichiarate erano di entità non indifferente: ad es. il té sequestrato nel giugno 1811 presso il negoziante G.W.A. Westphal valeva 65.000 marchi banco: LÜTH, 1971: 20.

³⁶ A.M.A.E.P., Corr. Pol., série Hambourg, supplément t. 16, n° 271, Bourienne al Ministero degli esteri, 27 gennaio 1807. Sulla linea doganale di Amburgo cfr. anche SERVIERES, 1904: 110-121, ripreso da DUNAN, 1955: 123-126 e da CROUZET, 1958: 221.

pu être fait que dans cette vue³⁷.

Tale regolamento stabiliva le norme cui era assoggetta la navigazione sull'Elba: alle foci del fiume al capitano della nave veniva comunicato il testo del decreto di Berlino; qualora questi persistesse nella sua intenzione di recarsi ad Amburgo, un militare - teoricamente poteva essere anche un doganiere, ma di fatto "les douanistes ont été constamment repoussés" - saliva a bordo per verificare che nulla venisse scaricato prima dell'ingresso nel porto; all'arrivo, i documenti relativi al carico e al bastimento venivano rimessi al consolato francese, ed era solo su segnalazione del console che la dogana poteva procedere alla perquisizione della nave; questa formalità fu peraltro elusa, dal momento che il console Le Chevardière incaricò della visita alle navi un mezzano amburghese, tale Hesse, il quale "a toujours trouvé les papiers en règle" e autorizzato lo scarico delle merci³⁸. Fu in questo modo che massicce quantità di derrate coloniali americane e inglesi provenienti soprattutto da Tönning poterono essere importate ad Amburgo senza difficoltà durante tutto il primo semestre del 1807.

Il rapporto De Tournon non esagerava: il regolamento del 24 marzo rimetteva di fatto la navigazione dell'Elba alla discrezione delle autorità militari. Già nel febbraio 1807 il console inglese di Amburgo evidenziava come l'atmosfera di mistero che circondava la condotta degli agenti francesi dovesse con ogni probabilità attribuirsi al fatto che le disposizioni da loro adottate erano ignote a Bonaparte, quando non in aperto contrasto con i suoi ordini³⁹, e l'invito rivolto da un senatore amburghese a evitare che le disposizioni di Brune in materia di navigazione fossero pubblicate "since a publication of the same in the newspapers would produce the most injurious consequences, in as much as all these facilities have not been completely and officially settled"⁴⁰, è sufficientemente eloquente. Sulla natura del regolamento del marzo 1807 gli osservatori stranieri non si ingannavano:

It is however pretty evident [...] that the Regulations, at the same time that they appear severely directed against English commerce, are intended to throw the whole decision of questions into the hands of the French agents, and consequently

³⁷ A.N.P., AF^{IV}1080, doss. II, rapporto di De Tournon, 23 agosto 1807. Sul regolamento di Brune del 24 marzo, cfr. anche SERVIERES, 1904: 112-116; DUNAN, 1955: 123-126.

³⁸ Le due citazioni ed i dettagli della vicenda in A.N.P., AF^{IV}1080, doss. II, rapporto di De Tournon, 23 agosto 1807.

³⁹ P.R.O., F.O. 33/37, p. 78-79, Thornton a Howick, Altona, 14 febbraio 1807.

⁴⁰ P.R.O., F.O. 33/40, p. 24, estratti della corrispondenza tra il 3 ed il 13 febbraio 1807 del Syndicus del Senato amburghese al rappresentante diplomatico anseatico in Gran Bretagna Colquhoun, da questi trasmessa a Howick.

to be converted to their private advantage⁴¹.

Già nel gennaio, il console americano ad Amburgo rivelava quali fossero le pratiche francesi: nel riferire al suo superiore di aver dato ordine ai capitani americani di far scalo a Glückstadt (porto danese sull'Elba), spiegava le ragioni di tale ordine:

I was the more justified in this proceeding from a confidential conversation with the French Consul, in which he said that consistently with the present orders, no vessel coming from abroad could be admitted to an entry here, and that any vessel known to have touched in England (a practice with many of our vessels) would be seized. But he intimated that on putting themselves in rule at Glückstadt, and declaring that they came only from this last port, means might be found to facilitate their entry under a previous condition that they should be allowed to depart after being discharged. The secret of this, as of most of their measures, is that the austerities of the agents must be softened by pecuniary motives⁴².

Come è già stato osservato, l'11 marzo 1807, in risposta all'occupazione francese delle città anseatiche, gli Inglesi avevano dichiarato Elba, Weser e Ems in stato di blocco. Tuttavia, davanti alle facilitazioni che la corruzione delle autorità francesi offriva al commercio, le disposizioni erano presto mitigate, e la navigazione di piccole imbarcazioni sui *Watten* fu autorizzata.

Se il regolamento del 24 marzo privava il Direttore delle Dogane amburghesi Eudel del controllo sulla navigazione, le ingerenze del maresciallo Brune furono ben lungi dal limitarsi a questo: di fatto fu l'intera attività della Dogana a essere paralizzata:

Le 30 mai, le directeur Eudel reçut du maréchal Brune l'ordre de lever les lignes et d'envoyer 200 douanistes à Cuxhaven et 100 à Stade [...]. Ce ne fut que le 18 juillet que le maréchal donna ordre au directeur de faire rentrer ses employés à leurs postes respectifs. Pendant cet intervalle, la gendarmerie fut chargée de faire le service de douanistes à Hambourg, mais les lignes étant levées, on fit entrer avec encore plus de facilité toutes sortes de marchandises. La ville de Hambourg et les environs sont encombrés de marchandises soit anglaises, soit provenant des îles anglaises [...]. On ne peut pas se dissimuler que c'est au maréchal Brune, à l'adjudant commandant Lallemand, [...] au consul de France Le Chevardière [...] à qui l'on doit se prendre de toutes les dilapidations qui ont eu lieu. [...] Il est

⁴¹ P.R.O., F.O. 33/37, p. 152-154, Thornton a Howick, 1 aprile 1807.

⁴² N.A., T 211/1, rapporto del console statunitense ad Amburgo, Forbes, alla Segreteria di Stato, 30 gennaio 1807; cfr. anche *ibidem*, 13 novembre 1807: "The British Trade [...] calculating on the necessity and carrying with it the means of corruption, is in truth the most favoured Commerce. So much that I have been in the mortifying necessity of seeing two of our ships, to my intimate moral conviction laden & carrying from England, suffered to unload the one at Glückstadt and the other here, whilst another, coming direct from Baltimore, has been put under sequester". La nave americana *Lucy* tuttavia, arrivata due giorni prima da Londra dichiarando di provenire da Norfolk, e indirizzata a «Osby & Co.» di Amburgo, era stata posta sotto sequestro.

impossible d'évaluer l'argent qu'ils ont dû faire, mais ils ont pu faire tout ce qu'ils ont voulu et sont cause que les anglais versent tous les jours sur le continent une immense quantité de leurs marchandises, de leurs denrées [...]. Lallemand, en quittant dans le mois de mai le commandement de la place de Hambourg [...] eut soin d'emporter avec lui tous les registres [...]. On ne peut pas se dissimuler que les dispositions prises jusqu'à présent ont entièrement paralysé les mesures ordonnées pour le blocus des Iles Britanniques⁴³.

Simili accenti si ritrovano anche nella corrispondenza consolare americana⁴⁴. In effetti, nei primi sette mesi del 1807, lungo la linea doganale stabilita ad Amburgo erano stati operati in totale solo 24 sequestri dai doganieri e 4 dalla gendarmeria. Il costante intralcio posto delle autorità militari all'attività della Dogana, di cui Eudel si era lamentato ripetutamente presso il suo superiore a Parigi, Collin de Sussy, fu in parte ovviato dal decreto del 6 agosto 1807, con il quale il direttore delle Dogane amburghesi fu tra l'altro autorizzato a sequestrare tutte le derrate coloniali sprovviste di certificati d'origine e tutta una serie di manufatti riconosciuti come inglesi per la loro stessa natura, a meno che non fossero provvisti anch'essi di certificati comprovanti la loro origine non inglese. Venivano così anticipate alcune norme che nell'Impero saranno introdotte solo con il decreto di Fontainebleau del 13 ottobre e ribadite dal primo decreto di Milano del 23 novembre 1807⁴⁵. Ma ciò che era più importante nell'immediato, era che militari e gendarmi potevano intervenire in aiuto della Dogana solo su sua specifica richiesta. Al contempo, Le Chevardière veniva trasferito a Danzica e Brune sostituito da Bernadotte, mentre de Tournon fu inviato ad Amburgo a svolgere l'inchiesta della quale si sono riportati ampi stralci: gli effetti furono immediati: se nei sette mesi dell'amministrazione di

⁴³ A.N.P., AF^{IV}1080, doss. II, rapporto di De Tournon, 23 agosto 1807, riportato anche in SERVIERES, 1904: 116-118.

⁴⁴ N.A., T/211, roll 1, 26 agosto 1807, Forbes a Segreteria di Stato: "It is rather of public notoriety here that the extreme indulgence of the French Agents - except the Chef of Douanes - has completely paralysed all the dispositions of His Majesty's Decrees of November & December last".

⁴⁵ Un decreto del 13 novembre 1807 ordinerà inoltre il sequestro delle navi che entrassero nell'Elba o nel Weser dopo aver fatto scalo in Inghilterra, anticipando così il secondo decreto di Milano del 17 dicembre 1807: SERVIERES, 1904: 119-125; JOUVENEL, 1942: 245-247; DUNAN, 1955: 126; LEFEBVRE, 1982: 287; CROUZET, 1958: 248, 259-260. Un esempio serve a illustrare la finezza diplomatica amburghese durante questi anni di occupazione militare: nel dicembre 1807 il console americano ad Amburgo chiedeva se e quando fosse stato imposto un certificato d'origine per le merci importate ad Amburgo; il Senato rispondeva citando il regolamento di Brune del 24 marzo ed il regolamento doganale del 6 agosto 1807; Forbes protestava allora vivamente (15 gennaio 1808) di non aver ricevuto comunicazione ufficiale di tali disposizioni, così che alcune merci americane si erano trovate soggette a sequestro. Il Senato replicava (1 febbraio 1808) che non spettava certo a lui comunicare ufficialmente disposizioni adottate da autorità straniera e non emananti dal Senato stesso: St.A.HH., 111-1 Senat Cl. VII, Lit J^b, Vol. 18 o.

Brune e Le Chevardière erano state sequestrate merci per 338.333 franchi di valore, nei quattro mesi successivi al loro allontanamento i sequestri ammontarono a 5 milioni di franchi⁴⁶.

Il contemporaneo deterioramento dei rapporti anglo-danesi e l'evoluzione della politica statunitense, che sfocierà nell'Atto di Embargo del dicembre 1807, mutavano inoltre il quadro generale del commercio marittimo nel Nord Europa, ostacolando le possibilità fino ad allora ampiamente sfruttate da Amburgo di approvvigionarsi mediante il ricorso ai porti dell'Holstein, e a quello di Tönning in particolare.

8.3 L'infrazione alla legge: la "filtrazione"

Come si è accennato più sopra, "filtrare" significa in età napoleonica trasportare al di là della linea doganale merci il cui commercio è soggetto a dazi o proibito; il termine suggerisce un trasferimento di piccole quantità alla volta, ed è per lo più impiegato con riferimento a realtà urbane: il contrabbando lungo le frontiere è infatti organizzato per lo più con consistenti partite di merci, giacché il fattore distanza è generalmente più importante. Il fenomeno della "filtrazione" ha rilevanza economica quando esso è operato con regolarità da diverse migliaia di persone. Diversi fattori ne rendevano più o meno opportuna l'organizzazione: differenze sensibili nel prezzo di una determinata merce tra due territori contigui soggetti a diversi regimi doganali, presenza di una massa di persone disposte a dedicarsi ad una attività illegale, impossibilità (reale o indotta tramite corruzione) delle autorità preposte ad impedire traffici illeciti a porre ostacoli efficaci a tale attività.

A Amburgo, lo si è visto, era la prossimità del territorio danese a fornire l'incentivo primario alla frode:

L'accumulation dans Altona d'une aussi grande quantité de marchandises, la différence dans le prix, la proximité des deux villes, leur population et l'état de misère dans lequel la manque de travail et la stagnation du commerce ont jeté les ouvriers d'Hambourg favorisent tellement ce nouveau genre de trafic que les Préposés des Douanes ne peuvent plus suffire à le combattre [...]. Il serait difficile de se faire une idée de la foule qui se presse continuellement à la porte qui conduit à Altona [...]. Rien de plus aisé de faire dix à douze fois dans un jour le chemin d'Altona à Hambourg [...]. Comme me l'assure M. le directeur de Douane, dix mil-

⁴⁶ A.N.P., AF^{IV}1304, camicia "affaire de Hambourg", n°281, minuta s.d. che riassume i principali risultati dell'inchiesta su Lallemand e Le Chevardière, concludendo per la mancanza di prove sufficienti per una condanna. IL 7 settembre 1807, alla notizia dell'arrivo di Le Chevardière a Danzica, Napoleone incaricava Champagny di raccomandargli la massima proibità: "Le temps des abus est passé. [...] S'il continue, le tonnerre gronde sur sa tête": *Correspondance de Napoléon Ier*, 1859-1869: vol. XVI, n° 13.120, p. 13-14.

les personnes sont employées à cette contrebande⁴⁷.

A Livorno la molla della filtrazione fu in un certo senso costituita dal decreto napoleonico del 22 ottobre 1808⁴⁸, che permise l'introduzione via mare a Livorno anche di merci proibite - purché non provenienti da fabbriche, colonie o dal commercio inglesi - da mettere in deposito nei magazzini della dogana, da dove il negoziante consignatario poteva prelevarle entro due anni per riesportarle via mare. Ma, soprattutto, le merci la cui introduzione nell'Impero era permessa potevano essere depositate nei magazzini dei negozianti stessi, i quali tenevano un conto corrente delle quantità presso la Dogana; essi potevano poi scegliere di riesportarle all'estero via mare, di farle transitare via terra oltre i confini toscani - fornendo in tal caso una cauzione - oppure di introdurre nell'Impero, pagando a quel punto i dazi previsti. La città restava di fatto, all'interno delle mura, un porto franco; l'unica reale proibizione, quella nei confronti dei prodotti inglesi, poteva essere ovviata parzialmente, qui come nel resto dell'Impero, tramite falsi certificati d'origine⁴⁹.

La creazione di una zona franca a Livorno, la cui estensione coincideva con la cinta muraria della città ed inglobava quindi circa 40.000 abitanti, aveva creato una situazione non paragonabile a quella degli altri porti imperiali; il prefetto del Dipartimento del Mediterraneo, Capelle, "ultimata la comunicazione [del decreto alla Camera di Commercio] fece presente che S.M.I. e

⁴⁷ A.M.A.E.P., Corr. Pol., Hambourg, t.120, n°284, Rapporto di Bourienne al Ministro degli Esteri Champagny, 3 ottobre 1809. Numerose le testimonianze analoghe; si vedano ad esempio le memorie dell'incaricato d'affari danese ad Amburgo, RIST, 1908: II, 107-109. Questi sottolineano in particolare come per diversi anni tale 'filtrazione' abbia rappresentato per i ceti più poveri della popolazione una preziosa fonte di guadagno, contribuendo a diminuirne lo stato di miseria. Una descrizione colorita in ZUNKER, 1983: 40, tratta da LLOYD, 1813: "So steckten die Menschen Puderzucker in ihre Schuhe, Kaffeebohnen in ihre Stiefeln, Kandiszucker in ihre Hüte u.s.w. [...]. Die Douanen liessen das gemeine Volk ihre Schuhe und Stiefeln ausziehen, nahmen jedem den Hut ab und nöthigten sie auch oft dazu, sich auszuziehen". Sulla "filtrazione" a Amburgo cfr. anche SERVIERES, 1904: 149, 273-275, e ZUNKER, 1983: 39-44.

⁴⁸ Il testo integrale, tratto dal *Bullettin des Lois*, di questo e dei successivi decreti riguardanti il porto di Livorno in GUARNIERI, 1968: appendici 23, 28, 31.

⁴⁹ Per maggiori dettagli sulle successive modifiche apportate negli anni seguenti al decreto per ovviare alle difficoltà insorte cfr. MARZAGALLI, 1992: 84-85. Il decreto del 22 ottobre sembrerebbe contraddire l'ipotesi di un cosciente e sistematico favoreggiamento dell'*ancienne France* rispetto ai territori italiani ed a quelli di più recente annessione, su cui cfr. TARLE, 1926: 124-126. Il provvedimento è coevo al trattato commerciale imposto dalla Francia al Regno d'Italia, che sfavorì nettamente la produzione industriale italiana. In effetti la priorità delle autorità napoleoniche sembra essere stata quella di proteggere e favorire le industrie francesi, molto più che gli interessi puramente mercantili. I tentativi di meccanicizzare la produzione tessile toscana, promossi in particolare da De Gérando, furono peraltro sistematicamente ostacolati da Parigi, che non promosse neanche altre iniziative di tipo industriale: cfr. COPPINI, 1993: 111-119. Cfr. anche WOOLF, 1989: 1113-1114. L'uso di falsi certificati d'origine era universalmente diffuso; nel giugno 1810 furono ad es. arrestati due falsari ad Amburgo: A.N.P., A.E. B^{III}466, lettera di Bourienne del 26 giugno 1810.

R. non aveva a veruna altra piazza del suo Impero concessa la Grazia del Porto Franco sul piede di quello da stabilirsi in Livorno⁵⁰; anche a Genova, ad esempio, vigeva un regime di *entrepôt*, ma la zona franca era limitata ad un'area ben più ristretta⁵¹, e dunque più facilmente controllabile. La peculiarità della situazione labronica è comprovata anche dalle continue rimostranze sul suo particolare statuto avanzate da altre città dell'Impero, o dalle osservazioni del console americano⁵².

Fu solo col decreto del 23 settembre 1810 che il sistema vigente a Livorno fu radicalmente modificato; i negozianti ne ebbero notizia già al 1 ottobre dagli inviati della Camera di Commercio a Parigi, mentre la notificazione ufficiale del decreto alla Camera data appena del 31 ottobre⁵³. Il cambiamento era peraltro nell'aria già da qualche mese - fin dall'agosto si prevedeva che l'eccezionalità della situazione non sarebbe durata a lungo, vista anche la determinazione di Napoleone a imprimere una svolta alla sua politica commerciale - e ciò dovette consentire un certo margine ai negozianti per adottare le contromisure necessarie⁵⁴: è in effetti a partire dall'estate del 1810 che il fenomeno della

⁵⁰ A.C.C.L., *Deliberazioni*, tomo III, seduta del 9 novembre 1808. Il prefetto era d'ufficio il presidente della Camera di Commercio, ma per lo più non presenziava alle sedute.

⁵¹ Cfr. DUFRAISSE, 1986: 64.

⁵² "Le décret du 22 octobre 1808 qui a réglé le régime des douanes à Livourne est une sorte d'injure pour Gênes et Marseille [...] Il est indispensable de revenir au seul système qui existe en France, à celui de l'Entrepôt réel", A.N.P., AF^{IV}1241, Verbale del Conseil d'Administration du Commerce et des Manufactures, 5°, 9 luglio 1810. Il vantaggio rispetto a Genova e Marsiglia è attestato anche nella lettera del console americano a Livorno Appleton a Maddison, 2 dicembre 1808, in N.A., T/214, roll 2, 2 dicembre 1808. La Camera di Commercio Marsiglia non cessò a partire da brumaio di reclamare invano il ristabilimento delle franchigie - cioè quanto sarà poi concesso a Livorno - e rifiutò categoricamente il regime di *entrepôt réel* propositole: BONNET, 1986: I, 163-170. La situazione di Livorno richiama piuttosto quella di Trieste, dove il porto franco fu soppresso nel novembre 1810 e sostituito per due anni da un regime di *entrepôt réel*, mitigato peraltro da una serie di concessioni relative al commercio col Levante: QUARANTOTTI, 1954: 266-280. La Camera di Commercio di Amburgo non aveva cessato di reclamare un regime di *entrepôt* reale e fittizio: HH.H.C., S/599 SH 120, memoria sul transito e il deposito per le città di Amburgo, Brema e Lubeca, 12 ottobre 1811. Un decreto del giugno 1812 accordò la facoltà di *entrepôt* fittizio per la durata di sei mesi; l'*entrepôt réel* fu decretato il 30 dicembre 1812, ma il provvedimento non ebbe il tempo di venire applicato: cfr. BAASCH, 1901: 6-7; SCHÄFER, 1914: 427-428.

⁵³ A.C.C.L., *Deliberazioni*, tomo IV, sedute del 1 e 31 ottobre 1810; nella seduta del 31 si dà lettura della notifica del Direttore Generale delle Dogane del cambiamento sopravvenuto. E' un'ulteriore riprova dell'efficienza della rete di informazione del mondo del negozio e della sua superiorità rispetto ai canali ufficiali.

⁵⁴ Erano stati probabilmente i rapporti della polizia di Livorno ad indurre il Ministro della Polizia a consultare nell'aprile del 1810 il Direttore delle Dogane a Parigi, Collin de Sussy, avviando così un giro di consultazioni che portò al decreto del settembre. L'astio evidente con cui il commissario di polizia Oudet Ducrouzet segnalava le mancanze e la corruzione della Dogana di Livorno finì nel settembre 1810 col costargli il posto, anche perché il Direttore delle Dogane di Livorno altri non era che un figlio di Collin de Sussy; i toni del nuovo commissario Delamalle non furono tuttavia radicalmente diversi, ed il prefetto stesso riconosceva la fondatezza

filtrazione assume a Livorno dimensioni impressionanti; i negozianti cercavano evidentemente di svuotare i propri magazzini prima di venir obbligati a dichiarare le merci in loro possesso e consegnarle all'*entrepôt* della dogana - come sarà previsto dagli articoli 6 e 7 del decreto del settembre 1810.

Il nuovo decreto, che entrò in vigore alla mezzanotte tra il 10 e l'11 febbraio 1811, eliminava il porto franco a Livorno introducendo un sistema di *entrepôt réel* simile a quello vigente in altre città dell'Impero: le merci, proibite e non, con la solita eccezione di quelle di origine o provenienza inglese che non erano ammesse in alcun caso, dovevano essere depositate nei magazzini della Dogana - salvo gli articoli particolarmente ingombranti (legname, cereali) e quelli non soggetti a dazi; i negozianti potevano lasciare le merci in deposito per due anni; superato questo termine, le merci proibite andavano esportate, quelle permesse dovevano pagare i dazi previsti nell'Impero. In tal modo, le franchigie di Livorno venivano drasticamente limitate, e la Dogana acquisiva un controllo più diretto sui prodotti importati.

L'esistenza a Livorno tra il 1808 ed il 1810 di una zona franca aveva fornito un potente incentivo a cercare di far pervenire le merci all'interno della Toscana senza pagare i dazi previsti, tanto più che una volta passata la linea doganale nulla più ostacolava la loro circolazione nell'Impero. Il fenomeno della "filtrazione" aveva rapidamente raggiunto dimensioni notevoli, coinvolgendo diverse migliaia di persone⁵⁵. La molla di questi traffici era determinata dal profitto derivante dal frodare i dazi, tanto maggiore quanto questi erano elevati: profitto sia per il negoziante che sta sempre comunque a monte delle operazioni, che per quei mercanti che dovettero assumere il ruolo di intermediari, che infine per chi si incaricava fisicamente di trasportare le merci al di là della linea doganale. Fino al 1810, caffè e zucchero, oggetti precipui della filtrazione, erano soggetti rispettivamente a un dazio di 150 e di 100 franchi il quintale metrico; dopo l'introduzione della Tariffa di Trianon, tale dazio passò per entrambi a 400 franchi⁵⁶.

Les droits sont excessifs: le négociant de Livourne ne paye au fraudeur que le quart ou le tiers de ces droits. [...Il] demandera la conservation d'un régime qui lui

delle accuse: A.N.P., F⁷8847, doss. 3642, lettera del Prefetto del Mediterraneo, 17 agosto 1810. Il prefetto si era pronunciato decisamente contro l'istituzione di un *entrepôt réel*: A.N.P., F⁷8845, doss. 2663, lettera del Prefetto del Mediterraneo, 12 giugno 1810. Il suo avviso fu peraltro ignorato. E' difficile determinare fino a che punto egli si facesse portavoce degli interessi dei negozianti locali, cosa di cui lo accusava il commissario di polizia. Cfr. anche MARZAGALLI, 1992: 86-87.

⁵⁵ Cfr. MARZAGALLI, 1992: 87-95.

⁵⁶ Cfr. DUNAN, 1946: 88-89.

donne le privilège exclusif de fournir les denrées coloniales à toute l'Italie⁵⁷.

I sequestri operati alle porte non dovettero mai costituire che una percentuale infima sul totale delle merci "filtrate", mentre vista l'elevatezza del dazio solo una incidenza dei sequestri di un terzo o metà del totale delle merci filtrate avrebbe potuto rendere l'operazione commercialmente anti-economica.

Tanto a Livorno che ad Amburgo, le cifre sul numero di persone coinvolte sono piuttosto incerte. Un rapporto del luglio 1810 parla per Livorno di "600 individus qui sont les agents de la contrebande"⁵⁸, una cifra certamente per difetto se comparata ai numerosi altri rapporti coevi, a meno che essa non si riferisca piuttosto agli intermediari (*agents?*) che ai *porteurs*. Un rapporto del 1809 riportava la cifra di 1.500 donne, mentre altrove si ricorda come 15-20.000 livornesi si erano dedicati alla frode - il che equivarrebbe a un terzo o ad un quarto della popolazione ed è certamente esagerato⁵⁹. Nei medesimi anni ad Amburgo, peraltro, circa un sesto della popolazione viveva principalmente coi proventi della *filtration*, ed il direttore della Dogana Eudel poteva parlare di una

lutte que mes préposés aux portes de la ville ont journellement à soutenir contre 15 à 20 mille âmes exclusivement occupées de commerce de contrebande et par filtration⁶⁰.

Nel periodo di massimo contrabbando per Livorno, l'estate 1810, si dovette effettivamente arrivare a diverse migliaia di passaggi al giorno: la polizia sosteneva infatti che 1.200-1.500 persone venivano quotidianamente sorprese con delle merci di contrabbando⁶¹.

A Livorno come ad Amburgo, le classi sociali maggiormente coinvolte erano quelle popolari, cui la diminuzione dei traffici portuali e la conseguente crisi delle manifatture cittadine aveva tolto le tradizionali risorse lavorative. La filtrazione costituì soprattutto per anziani, donne e bambini una opportunità di guadagno abbastanza facile a realizzarsi. Nel porto anseatico si era as-

⁵⁷ A.N.P., F⁷8847, doss. 3978, rapporto del commissario generale di polizia di Livorno, 25 agosto 1810.

⁵⁸ A.N.P., F⁷8847, doss. 3642, rapporto del commissario generale di polizia di Livorno, 13 luglio 1810.

⁵⁹ A.S.L., *Prefettura del Mediterraneo*, f. 20, doss. III, lettera del Direttore delle Dogane al Prefetto, 21 febbraio 1809, e A.N.P., F⁷8847, doss. 4184, rapporto del commissario generale di polizia di Livorno, 28 novembre 1810.

⁶⁰ A.N.P., AF^{IV}1080, Directeur de Douane de Hambourg à Collin de Sussy, 5 settembre 1810. "Cette contrebande se fait par une foule de femmes, d'enfants, de jeunes filles, de vieillards et la dernière classe du peuple, qui vont prendre dans les dépôts cachés du faubourg chacun un demi livre de sucre et de café qu'ils cachent dans leurs bottes, souliers, habits": A.N.P., AF^{IV}1653, Plaq.9, generale Morand al Ministro della Guerra, 10 settembre 1810.

⁶¹ A.N.P., F⁷8847, doss. 4184, lettera del Prefetto del Mediterraneo, 26 ottobre 1810, più oltre citata.

sai inquieti per le conseguenze che tali "facili" guadagni potevano avere sulla mentalità popolare, come pure del fatto che i bambini disertavano le scuole dell'*Armenanstalt* visto che gli incentivi alla frequenza - alimentazione, vestiti, premi - erano stati drasticamente ridotti a causa della crisi, mentre la "filtrazione" assicurava maggiori guadagni⁶². Poiché a lungo anche nel caso che si venisse sorpresi non si rischiò altro che il sequestro delle merci, la disponibilità della popolazione a dedicarsi a tale attività non poteva che risultare accresciuta. La redditività del mestiere di trasportatore - *porteur* nella terminologia dell'epoca - è indubbia, quali che fossero le modalità retributive⁶³. Tanto a Livorno che ad Amburgo, i frodatori paiono aiutarsi reciprocamente per portare a termine le loro imprese, adottando contromisure atte a ridurre al minimo le possibilità di intervento della dogana:

Pour parvenir à des résultats, il est impossible de se dissimuler que les préposés des Douanes sont obligés de fouiller les individus qu'ils suspectent, puisque cette obligation constitue essentiellement leur fonction. Mais je ne vous tairais point qu'ils éprouvent sans cesse de la résistance de la part même de ceux qui sont trouvés en flagrant délit. S'agit-il de visiter un ou plusieurs individus? Aussitôt, il se ressemble autour des employés une foule de monde qui n'a d'autre but que de détourner leur attention et de favoriser la fraude⁶⁴.

Tuttavia tra i contrabbandieri non troviamo affatto solo disoccupati o gente ridotta alla miseria; senza fare della frode un segno di deliberata opposizione al regime napoleonico, possiamo invece senz'altro vedervi la ricerca di reddito integrativo. Nell'agosto 1810 la perquisizione sul prete incaricato a Livorno di accompagnare il feretro dei deceduti all'ospedale e degli indigenti cui la Confraternita della Misericordia offriva sepoltura gratuita - il cimitero era nei sobborghi, al di là della linea doganale - rivelava che sotto gli ornamenti sacerdotali il prete celava una stoffa di *mousseline* e sei pezze di *nankin*. Il caso ricorda la scoperta che nelle bare accompagnate dal prete e dal debito corteo funebre dal sobborgo dell'Hamburgerberg al cimitero della città anseatica (separati dalla linea doganale) vi era, anziché un cadavere, del caffè e dello zucchero: solo l'eccessivo numero di "sepulture" quotidiane aveva suscitato il

⁶² ZUNKER, 1983: 95. Sulle preoccupazioni morali rispetto alla "filtrazione", cfr. GALLOIS, 1870: 357, ed il documento riprodotto SERVIERES, 1904: 149n.

⁶³ DUFRAISSE, 1973: 515; per l'impunità e le retribuzioni cfr. anche MARZAGALLI, 1991: 58-59 e 1992: 90, 102-103.

⁶⁴ A.S.L., *Prefettura del Mediterraneo*, f.20, doss. III, Correspondance entre le Directeur de Douane de Livourne et le Préfet, 21 febbraio 1809. Analoghi i comportamenti di autodifesa collettiva contro i doganieri a Amburgo descritti dall'incaricato d'affari danese ad Amburgo Rist: "Erschien ein unbekanntes Gesicht auf dem Posten, so wurden strategische Massregeln ergriffen, eine dichte Kolonne formiert, einige Schwerbeladene an ihrer Spitze geopfert und die übrigen drangen im Sturmschritt zur grossen Ergötzung der Umstehenden durch" (RIST, 1908: II, 107-109).

sospetto dei doganieri. I metodi di frode scoperti venivano puntualmente riprodotti dalle Dogane in avvisi che venivano poi inviati alle varie direzioni, ma l'ingegnosità dei contrabbandieri ne inventava sempre di nuovi⁶⁵. Una categoria "naturalmente" avvantaggiata per portare a compimento la frode era quella dei conduttori di carrozze: a Livorno sia su quella di Felice Baciocchi, in visita a Livorno, che su quella del vescovo si scoprivano merci proibite, ad Amburgo i proprietari esitavano ad utilizzare le proprie carrozze temendo di vedersene sequestrare qualora qualcuno ne approfittasse per cercare di introdurre delle merci in frode⁶⁶.

Le dimensioni della filtrazione - e quindi i conflitti tra la popolazione e la Dogana - si erano fortemente accentuate dopo la proclamazione nell'agosto 1810 della tariffa di Trianon; un ulteriore impulso al contrabbando dovette a Livorno venire anche dalla diffusione della notizia di un prossimo cambiamento del regime daziario, pressoché contemporanea alla notificazione della nuova tariffa doganale:

L'énorme augmentation des droits sur les marchandises coloniales ordonnée par le décret impérial du 5 du courant va porter toute la ville de Livourne à la contrebande; l'appât est très puissant; peu de douaniers [...] auront la force de résister à la séduction [...]. Si les Américains viennent à Livourne et si à cette époque le régime n'étant pas encore changé les marchandises coloniales sont emmagasinées dans la ville à la libre disposition des négociants, Livourne inondera l'Italie et par la suite la France des ces marchandises sorties de ses murs en fraude des droits⁶⁷.

Torneremo più oltre sulla corruzione dei doganieri, qui data come elemento acquisito, e del resto così diffusa in tutto l'Impero da costituire un dato strutturale del regime. Qui importa evidenziare l'entità del fenomeno, registrato da autorità differenti.

Toutes les précautions qu'on prenait ne pouvaient empêcher que les deux portes de Livourne fussent encombrées d'une immense foule de fraudeurs; on en surprenait par jours jusqu'à douze et quinze cent portant chacun demi-livre, une, deux

⁶⁵ MARZAGALLI, 1992: 92. Per Amburgo, cfr. le memorie di BOURIENNE, 1829: VIII, 195, allora ministro plenipotenziario francese a Amburgo, riportato anche in MISTLER, 1973: 455. Sulle circolari doganali cfr. CLINQUART, 1979: 201-216, sulla ingegnosità dei contrabbandieri DUFRAISSE, 1973: 521-522.

⁶⁶ Cfr. MARZAGALLI, 1992: 93-94. Ad Amburgo nel dicembre 1812 si era utilizzata per contrabbandare la carrozza di Chaban: MISTLER, 1973: 462-463. Un caso di doppio fondo scoperto su una vettura di Amburgo di cui il proprietario sembrava ignorare l'esistenza, in A.N.P., F¹²1951, n° 123, rapporto fatto a Parigi, 28 gennaio 1813, per accordare la transazione doganale proposta dal proprietario. I fatti risalgono al dicembre 1811.

⁶⁷ A.N.P., F⁷8847, doss. 4184, lettera del commissario generale di polizia del 21 agosto 1810. Si veda la concorde valutazione del prefetto, *ibidem*, 7 settembre 1810: "Le decret du 5 août qui a si fort augmenté les droits d'entrée, a accru en proportion l'appât de la contrebande; de là, la progression de délits".

livres ou plus de sucre, de cacao, etc.⁶⁸.

In questo periodo, segnalava il medesimo rapporto, si sequestravano quotidianamente 10-12 quintali di derrate coloniali; benché tale dato non sia verosimilmente da prendere come media su un lungo periodo, ma indichi nella migliore delle ipotesi delle quantità sequestrate in qualche giorno di particolare attività repressiva, si può comunque dare come acquisito che la massa di merci che dovette filtrare da Livorno all'interno della Toscana non fu affatto trascurabile. Per Amburgo disponiamo di cifre meno aleatorie giacché una volta in città le derrate coloniali erano per la maggior parte riesportate, e su questo aspetto esistono dati più certi che esporremo tra qualche pagina. Quanto ai sequestri operati alla porta verso Altona, nell'agosto 1810 ammontavano a 9.326 Kg., nel settembre 6.520 Kg.⁶⁹: anche in questo caso, le cifre confermano la notevole dimensione assunta dal fenomeno della filtrazione. Neppure l'annessione della città all'Impero napoleonico pose fine alla filtrazione tra Altona e Amburgo⁷⁰: il commissario d'Aubignosc segnalava come la filtrazione

n'est plus exercée que par une classe tellement indigente qu'il ne serait peut-être pas sans inconvénients de l'arrêter tout à fait. D'ailleurs la chose serait impossible, à moins de peines corporelles très fortes qui seraient mal adressées car ce n'est pas ce genre de fraude qui est à redouter⁷¹.

L'ultimo aspetto che merita di essere sottolineato è proprio il risvolto della filtrazione in termini di ordine pubblico. La necessità di impedire la frode rendeva necessari i controlli alle porte della città, dove il passaggio non era mai stato in precedenza soggetto a ostacoli particolari. I controlli non potevano che provocare attriti e conflitti tra la popolazione e le autorità: la scintilla dell'insurrezione di Amburgo nel febbraio 1813 fu costituita da un incidente alle porte della città, ma timori sull'opportunità politica di reprimere la filtrazione con maggior rigore emergevano già da questo rapporto di due anni prima. Dal canto loro, le autorità di polizia di Livorno non cessarono di segnalare a Parigi gli inconvenienti ed i soprusi originati dal decreto del 22 ottobre 1808, essenzialmente proprio in nome del mantenimento dell'ordine pubblico:

Permettez moi de vous le dire, je trouve le système établi à Livourne une chose impossible à régulariser. Une masse immense de contrebandiers d'un côté n'ayant à franchir que les portes ou les fossés d'une ville pour être certains de bénéfices

⁶⁸ A.N.P., F⁷8847, doss. 4184, lettera del Prefetto del Mediterraneo, 26 ottobre 1810, e relativo *arrêté* allegato di cui più oltre.

⁶⁹ A.N.P., F¹²1948, Rapporti del duca di Feltre al Ministro degli Interni, 19 ottobre e 7 novembre 1810.

⁷⁰ Cfr. FIEVÉE, 1837: vol. III, nota LXXX, 140-141, del settembre 1811.

⁷¹ A.N.P., F⁷6348, Directeur général de Police de Hambourg au Ministre de la Police, 26 febbraio 1811.

considérables, de l'autre des préposés, des officiers de police, de gendarmes, de la troupe de ligne suspectant tout le monde depuis les premières autorités jusqu'au dernier portefaix, et accablés journellement d'injures, des railleries et assaillis quelque fois par des violences⁷².

Le perquisizioni personali, con le inevitabili prevaricazioni che ne derivavano, contribuivano ovunque a rendere il clima incandescente ed a fomentare quotidianamente degli incidenti. Il commissario di polizia di Livorno osservava:

S'il était possible de n'avoir pour préposés que des gens extrêmement doux, polis et honnêtes, et d'un autre côté, s'il était possible de supposer que dans une population de 60.000 âmes il n'y avait pas un individu impertinent, rétif ou doué de peu de patience, alors même, l'on serait forcé de convenir que cette inquisition fiscale aux deux portes de la ville doit être extrêmement pénible pour les habitans. Combien doit-on la juger vexatoire et insupportable, si ces deux suppositions sont inadmissibles!⁷³

I rapporti di polizia ci calano in una realtà di violenze ed abusi quotidiani che restavano ampiamente impuniti, giacché l'amministrazione delle Dogane rifiutava pressoché sistematicamente l'autorizzazione a procedere nei confronti dei propri sottoposti per reati di violenza⁷⁴. Quanto ad Amburgo, i notabili locali paiono soprattutto poco disposti a vedersi assimilati alle classi popolari e a farsi mettere le mani addosso dai doganieri: i deputati anseatici al Corpo Legislativo

ne peuvent pas garder le silence sur la grossièreté avec laquelle les préposés se conduisent souvent en fouillant même des personnes de sexe. Les dames les plus distinguées par leur éducation et par leur rang ne sont pas exemptées d'entrer dans les corps de garde de Douanes. Elles y sont fouillées à la vérité par des femmes, mais en présence des employés et avec des circonstances aussi humiliantes que contraires aux bonnes moeurs [...] Des dames mêmes en mise distinguée à leur caprice [des préposés des Douanes] sont obligées d'entrer [...] et s'y faire fouiller devant eux par des femmes dont l'indécence se fait bien connaître par le

⁷² A.N.P., F⁷8845, doss. 2663, lettera del Direttore Generale di Polizia in Toscana, Dubois, al Terzo arrondissement, Firenze, 11 settembre 1810. Nel settembre 1811 Dubois diverrà Direttore della Dogana di Livorno, e verrà sostituito da P. Lagarde.

⁷³ A.N.P., F⁷8845, lettera del Commissario Generale di Polizia di Livorno al Terzo arrondissement, 16 aprile 1810.

⁷⁴ A.N.P., BB¹⁸519, doss. 5774, lettera del Procuratore Generale della Corte di Giustizia Criminale di Pisa al Ministro della Giustizia, 6 novembre 1810: "Malgré les refus constants de M. l'Administrateur Général des Douanes de l'Empire d'autoriser les poursuites auxquelles donnent lieu les voies de fait commis par les préposés de Livourne, je n'en crois pas moins de mon devoir de transmettre à V.E. les plaintes qui me parviennent sur leur compte quand je trouve qu'elles sont fondées". Nel caso specifico, si trattava di una spinta data ad una anziana donna, in seguito alla quale essa riporta la rottura di una gamba, restando sciancata a vita. Eccezionalmente, la Dogana acconsentì alla procedura giudiziaria, forse anche perché nel frattempo il doganiere colpevole era già stato arrestato per favoritismo della frode.

métier qu'elles font⁷⁵.

Con la loro presenza, i doganieri e le linee ricordavano quotidianamente alla popolazione ed a i negozianti gli inconvenienti del nuovo regime.

8.4 Il problema della riesportazione da Amburgo

Se a Livorno la "filtrazione" serviva ad introdurre all'interno della Toscana le merci legalmente importate in città, ad Amburgo si poneva il problema di come riesportare le derrate coloniali "filtrate" da Altona, che in stragrande maggioranza non erano destinate al consumo locale. Per metterle al riparo da eventuali difficoltà era opportuno accompagnarle da un certificato che ne attestasse l'origine lecita, e la presenza nella città del ministro plenipotenziario Bourienne, più che disposto a venire incontro alle esigenze del commercio anseatico, si rivelò qui provvidenziale. Già nell'ottobre 1808 il Ministro degli Esteri Champagny aveva ammonito Bourienne a non emettere dei certificati d'origine per le merci coloniali presenti ad Amburgo, sulla cui origine non poteva certo pronunciarsi; istruzioni in questo senso furono ripetute ancora nel settembre 1810⁷⁶. Come sottolineava lo stesso Bourienne nel tentativo di giustificare il proprio operato, a voler propriamente parlare non si trattava di certificati d'origine, ma di una certificazione della autenticità della firma del segretario del Senato: il negoziante amburghese presentava infatti davanti al borgomastro della città dichiarazione giurata di possedere una determinata quantità di derrate coloniali, assolutamente estranee al commercio inglese. Il Senato stilava allora un documento, in calce al quale Bourienne si limitava ad apporre la propria firma, a garanzia della autenticità dell'atto, non già della veridicità del suo contenuto⁷⁷.

⁷⁵ A.N.P., F¹E⁶⁰, Verbale della 5^a seduta, 32^o voto, espresso dai deputati anseatici a Parigi, giugno 1812. Il generale Morand si era espresso in termini analoghi due anni prima: "Rien n'est plus dégoûtant de cette fouille que l'on exerce sur des femmes, des filles et de gens de toute condition, et la rudesse avec laquelle elle se fait": A.N.P., AF^{IV}1653, Plaq.9, Morand al Ministro della Guerra, 10 settembre 1810.

⁷⁶ A.M.A.E.P., Corr. Cons., Hambourg, t.16, n^o 366, lettera di Champagny a Bourienne, 27 ottobre 1808; *ibidem*, t.17, n^o 100, lettera del 3 settembre 1810: "Partez de ce principe, que l'importation de denrées coloniales est interdite, qu'aucun certificat d'origine qui accompagne un envoi de ces denrées est nécessairement faux, et qu'il serait un délit de la part du consul qui l'aurait donné. Ne reconnaissez plus de neutres [...]. Souvenez-vous que vous ne devez donner de certificats d'origine que pour les marchandises ou denrées de votre résidence, et non pour celles qui y ont été apportées". Il commercio su licenza veniva espressamente indicato come eccezione a questo severo sistema. Una omonimia portò in Olanda a intercettare una lettera destinata ad un negoziante olandese nella quale era contenuto un certificato d'origine firmato da Bourienne che doveva servire a introdurre un carico di merci da Helgoland: D'HAUTERIVE, 1908-1964: IV, n^o 1.003, bollettino del 14 gennaio 1809.

⁷⁷ A.M.A.E.P., Corr. Cons., Hambourg, t.17, n^o 108, Bourienne a Champagny, 31 agosto

E' legittimo dubitare che un doganiere francese potesse apprezzare il sofisticato distinguo operato da Bourienne, ed è assai più probabile che fosse invece indotto a interpretare la firma del plenipotenziario francese come attestazione della regolarità della transazione. La durezza della risposta di Napoleone non è dunque ingiustificata:

M. Champagny [...] écrivez au sieur Bourienne que je suis étonné de l'explication qu'il donne sur le visa qu'il a mis au bas des ridicules certificats du Sénat de Hambourg; qu'il ne devait pas se permettre cette démarche sans instruction; [...] que depuis longtemps on me porte plainte des opérations peu régulières qui auraient lieu à Hambourg; [...] que ce n'était pas à lui de légaliser la signature du Sénat, et que, au lieu de favoriser les moyens de tromper mes agents, il aurait dû protester contre ces ridicules certificats, qui ne disent rien et n'ont aucun but utile⁷⁸.

La reprimenda non pare aver modificato sensibilmente il comportamento di Bourienne: ancora nel novembre 1810 veniva segnalato a Napoleone "un trafic honteux des certificats d'origine" emessi dal suo plenipotenziario ad Amburgo⁷⁹. Quando questo rapporto giunse a Parigi, l'Imperatore aveva già maturato la sua decisione: il 25 novembre 1810 il Ministro degli Esteri aveva invitato Bourienne a rimettere tutte le carte del consolato nelle mani di Le Roy, recentemente nominato al consolato francese ad Amburgo, gestito *ad interim* da Bourienne dopo l'allontanamento di Le Chevardière, ed a partire quindi senza indugio per Parigi. Solleticando la nota vanità del ministro plenipotenziario - "L'Empereur vous y [à Paris] appelle pour lui donner les renseignements dont il a besoin sur la situation de Hambourg [...] Le séjour que vous venez d'y faire vous a procuré sur ce pays des lumières qui ne peuvent être que bien utile à la chose publique. Mais vous ne devez pas perdre un instant en route"⁸⁰ - Champagny evitò che Bourienne sospettasse i veri motivi del suo richiamo, e cioè l'apertura di una inchiesta sugli illeciti commessi durante il suo mandato ad Amburgo.

1810. Champagny aveva richiesto un chiarimento in data 20 agosto (*ibidem*, n° 93). Cfr. anche SERVIERES, 1904: 189, 208, e TARLE, 1914: cap. I.

⁷⁸ *Correspondance de Napoléon Ier*, 1859-1869: vol. XXI, n° 16.981, p. 100, Napoleone a Champagny, 11 settembre 1810. Il contenuto di questa lettera è riferito a Bourienne da Champagny in data 18 settembre 1810: A.M.A.E.P., Corr. Cons., Hambourg, t.17, n° 115: "Ces actes au moins inutiles ne sont propre qu'à induire en erreur les agents de S.M. et à favoriser la fraude".

⁷⁹ A.N.P., AF^{IV}1654^A, Plaq. III, n° 240, rapporto del 17 novembre 1810 dell'inviato Verthuil al generale Compans, trasmesso da Davout a Napoleone il 29 novembre. Il 2 settembre precedente Napoleone aveva scritto a Davout, invitandolo a prendere informazioni sull'attività di Bourienne "qu'on soupçonne de faire une immense fortune en contrevenant à mes ordres": *Correspondance de Napoléon Ier*, 1859-1869: vol. XXI, n° 16.859, p. 85.

⁸⁰ A.M.A.E.P., Corr. Pol., Hambourg, t.121, n° 310, Champagny a Bourienne, 25 novembre 1810.

Una dettagliata ricostruzione dell'operato di Bourienne è resa difficile da due elementi: il primo, incontrato già da coloro che eseguirono l'indagine, risiede nella scarsità di prove scritte; il secondo, dal fatto che sotto la Restaurazione Bourienne approfittò del breve periodo in cui fu prefetto di polizia per epurare il *dossier* sul proprio conto, mentre Talleyrand si incaricava di fare opera analoga nel Ministero degli Affari Esteri, così che gli elementi oggi a nostra disposizione sono ancora più scarsi⁸¹. Sia il console Le Roy che il commissario generale di polizia ad Amburgo non furono in grado di fornire prove positive che potessero servire a valutare il totale delle somme percepite da Bourienne:

Les négociants tout en disant qu'il les rançonnait, ne s'expliquent plus quand on les presse, parce qu'en les rançonnant, il leur a donné les moyens de commerce qu'ils n'auraient pas eu, si ce Ministre eût exécuté à la rigueur les ordres de Sa Majesté. Je dois, Monseigneur, à la Justice et à la vérité, de dire que je n'ai trouvé aucune trace sur les moyens et rétributions relatives à un commerce illicite indûment favorisé⁸².

Un rapporto del Ministro degli Affari Esteri a Napoleone, basato con ogni probabilità sullo scomparso rapporto di Augier de la Sauzaye, appositamente inviato ad Amburgo per indagare sulla attività illecita di Bourienne, ci fornisce tuttavia degli elementi piuttosto solidi per una valutazione⁸³. Il Ministero identificava in un *Publicandum* del Senato amburghese in data 1 dicembre 1806 l'origine della pratica di farsi rilasciare dei passaporti per le merci dal consolato francese di Amburgo⁸⁴. Per il primo periodo, fino al trasferimento a

⁸¹ Cfr. SERVIERES, 1904: 188-189, 197; DUNAN, 1955: 168-170. Bourienne godette di numerosi appoggi in alto loco: già Savary aveva con ogni probabilità cercato di presentare Bourienne sotto una luce positiva nel corso della inchiesta.

⁸² A.M.A.E.P., Corr. Cons., Hambourg, t.18, n° 184, lettera del console amburghese Le Roy al Ministro degli Affari Esteri, 17 settembre 1811: il parere riferito sui negozianti è attribuito a d'Aubignosc. Quest'ultimo aveva tuttavia un'opinione singolare su Bourienne, e non è da escludersi che volesse deliberatamente evitare di nuocergli: "Si malgré toutes le recherches faites [...] le fond et l'origine de cette fortune restent cachés dans tous leurs détails, il faut en conclure que le plus grand talent, uni au plus grand bonheur, a présidé à tout ce qui est arrivé à ce Ministre; cette considération seule devrait empêcher qu'on ne l'éloignât des moyens de servir utilement l'Empereur, pour la personne de qui son dévouement n'est point en question": A.N.P., F⁷7017, camicia 4, n°788, rapporto di d'Aubignosc al duca di Rovigo, 13 aprile 1811.

⁸³ A.M.A.E.P., Corr. Cons., Hambourg, t.18, n° 98-105, rapporto s.d. [dicembre 1811- inizi 1812] del Ministro degli Affari Esteri a Napoleone. Tale rapporto è ignoto sia a SERVIERES, 1904: 186-213, che a DUNAN, 1955: 169. Servières consacra un intero capitolo della sua opera alle accuse e alle inchieste sugli eventuali illeciti di Bourienne, presentando anche qualche elemento di dubbio nella corale condanna che pesa sul funzionario. Cfr. anche MISTLER, 1973: 456-458.

⁸⁴ Il rapporto stesso sottolinea la confusione esistente tra certificati d'origine e passaporti, che terminologicamente indicano in teoria due cose ben distinte. L'indagine portò sui passaporti emessi da Bourienne. Non è possibile dire con certezza se i certificati del Senato convali-

Danzica del corrotto console Le Chevardière, gli atti relativi erano talmente in disordine che non si riteneva possibile ricostruire il numero dei passaporti rilasciati né il valore dei diritti percepiti. Bourienne, tuttavia, che per sua stessa dichiarazione aveva iniziato a rilasciare passaporti per le merci dall'agosto 1807, introdusse la pratica di prendere nota su appositi registri dei passaporti emessi.

Il y aurait en suite à examiner quel degré de confiance méritent les registres trouvés dans la Chancellerie de la Légation, ces registres étaient tenu par des personnes entièrement dans la dépendance de M. Bourienne; ils ne portent aucun caractère d'authenticité; ils sont essentiellement irréguliers comme l'opération à laquelle ils sont relatifs. Cependant en défaut des preuves juridiques, on ne doit pas dissimuler qu'ils offrent de fortes présomptions et même une preuve morale qu'il est difficile de rejeter. La délivrance des passeports ne pouvait être faite par M. Bourienne lui-même; les registres tenus par les préposés servaient à établir leur comptabilité. M. Bourienne était donc intéressé à ce qu'il fussent tenus avec exactitude.

Stabilita la probabile attendibilità dei registri, si rilevava che per dichiarazione dello stesso Bourienne erano stati rilasciati 150.407 passaporti: un dato che veniva ritenuto verosimile, tenendo presente che si disponeva delle matrici di 108.744 passaporti, e che le lacune negli stessi riguardavano circa il 25% del periodo in questione. Il problema principale restava quello di valutare quanto Bourienne avesse percepito per il rilascio dei passaporti stessi. La percentuale richiesta era nota: gratuite le spedizioni di valore inferiore a 50 marchi *courant*, 0,50% per quelle fino a 1.000 marchi, 0,25% al di sopra dei 1.000 marchi⁸⁵. Il problema era che Bourienne si era ben guardato dal far indicare sui passaporti e sulle matrici il valore delle merci; su alcuni fogli, tuttavia, era segnato a margine il valore dei "diritti" percepiti:

Il paraît qu'on avait ainsi dérogé à l'usage, constamment suivi, de ne pas faire mention de la valeur, parce que M. Bourienne étant absent de Hambourg à cette époque, le commis avait été obligé de mentionner les valeurs pour justifier de la recette.

La diffidenza di Bourienne nei confronti del suo sottoposto gli costò cara: il Ministero, infatti, sulla base dei 1.199 passaporti emessi nel luglio e nel settembre 1809 per cui era noto il valore dei dazi percepiti - 5.154 marchi - valutò con un procedimento di stima che Bourienne avesse incassato circa 1 milione

dati da Bourienne siano o no compresi nei registri dei passaporti. Non può escludersi in effetti che il Ministro plenipotenziario aggiungesse al documento del Senato un proprio passaporto per le merci.

⁸⁵ Sia osservato per inciso, la percentuale percepita da Bourienne appare ancora modesta se confrontata con il 3-5% *ad valorem* richiesto dal console francese a Rotterdam nel 1804 per lasciar entrare le merci in città: CROUZET, 1958: 139.

di franchi. Piuttosto che ripercorrere le vicende delle diverse somme che volta per volta fu richiesto a Bourienne di restituire, è per noi assai più interessante utilizzare questi dati per valutare il valore delle merci esportate da Amburgo tra l'agosto 1807 e gli inizi dicembre 1810, epoca alla quale Bourienne fu richiamato. Se infatti grazie ai passaporti era stato percepito un milione di franchi di "diritti", e se questi erano pari allo 0,25 o allo 0,50% del valore delle merci, possiamo calcolare che nei 40 mesi in questione furono esportate merci per un valore compreso tra 200 e 400 milioni di franchi, cioè una media annua compresa tra 60 e 120 milioni di franchi. Poiché ad Amburgo non esistono statistiche sul valore delle esportazioni, tale dato non può essere direttamente comparato con quello di epoche anteriori. Tuttavia prima della Rivoluzione francese Amburgo importava annualmente merci per circa 100 milioni di franchi, di cui senz'altro meno della metà di derrate coloniali. Se consideriamo inoltre che una parte delle merci trattate dai negozianti amburghesi non passavano per Amburgo, ma raggiungevano direttamente l'acquirente dalle coste della Germania del Nord o dalle frontiere dello Holstein, si potrà meglio valutare l'entità del commercio che la corruzione di determinati funzionari poteva rendere possibile.

Il caso di Amburgo è esemplare anche per la possibilità di ricostruire con una certa precisione l'entità della frode. Per altre città, ci si deve limitare a descrizioni altrettanto evocative, ma meno ricche di dati quantitativi.

8.5 Il contrabbando ed i problemi della sua repressione

Se il motore della filtrazione è rappresentato dalla presenza di merci a prezzo inferiore in un territorio contiguo, perché si possa formare una corrente di contrabbando è determinante soprattutto una consistente differenza di prezzo, provocata o comunque accompagnata da una forte politica daziaria protezionista o proibitiva. Paradossalmente, nell'Europa napoleonica era il consumatore francese a trovarsi maggiormente svantaggiato: già Thiers notò che i prodotti coloniali costavano via via di meno man mano che ci si allontanava da Parigi, verso Anversa, Amsterdam, Amburgo⁸⁶. Benché ad Amburgo la libbra di caffè nel giugno 1806 costasse più del doppio che prima della Rivoluzione, e tra il gennaio ed il dicembre 1808 aumentasse ancora da 21 a 32 scellini (2,5 - 3,8 franchi), siamo ancora lontani dai prezzi francesi: a Bordeaux, nel maggio 1808 si pagava 6 franchi la libbra⁸⁷. I dislivelli si mantennero anche negli anni se-

⁸⁶ Affermazione ripresa da L'HUILLIER, 1951: 11.

⁸⁷ Sui prezzi ad Amburgo, cfr. BAASCH, 1892: 90; KEGEL, 1806: 115. Il prezzo delle derrate coloniali ad Amburgo calerà nel 1809 in seguito alla revoca dell'Embargo americano. Per i

guenti, benché all'interno dell'Impero i prezzi tendessero a uniformarsi: nell'aprile 1811, un chilo di caffè costava 5,35 franchi ad Amburgo - il doppio che a Londra - ma 7,10 franchi a Parigi; nell'agosto 1812 il caffè si pagava a Malta 1,79 franchi al chilo, contro 9,18 a Milano; nel novembre, sempre per un chilo di caffè si pagavano 1,65 franchi a Tunisi, 2,65 a Salonicco, 7,57 a Trieste, 12,69 ad Ancona e 15,30 a Milano; a Lipsia come a Kiel siamo intorno ai 7 franchi. Occorre certo prendere questi prezzi per quello che sono: le mercuriali settimanali esprimono infatti una congiuntura di breve durata, e possono essere fortemente influenzate da fattori prettamente locali o dall'arrivo di un carico. Per Salonicco si osservava che i prezzi sarebbero stati ancora più bassi se i tre quarti delle derrate coloniali che vi giungevano non fossero stati immediatamente rispediti verso l'Austria⁸⁸. Ma resta il fatto che le differenze di prezzo tra una piazza e l'altra erano enormi.

Quanto ai manufatti inglesi, vi era ancora una domanda tale da indurre a rischiare le pene assai forti previste per la loro introduzione di contrabbando. Nel giugno 1812, vicino alla costa di Hourtin nella Gironda si rinvenivano dei tessuti di *mousseline* e di *percale*, probabilmente frutto di uno sbarco clandestino mancato, mentre quasi un terzo dei casi di importazioni proibite trattati dalla corte prevostale di Firenze riguardano manufatti inglesi⁸⁹. Una volta pervenuti sul continente, questi prodotti erano provvisti di falsi piombi e falsi documenti di spedizione, che li definivano come prodotti svizzeri, sassoni o altro.

Se Helgoland o Malta conobbero una spettacolare fioritura commerciale, se i negozianti si ingegnarono per trovare i percorsi che permettessero di far pervenire le merci ai loro destinatari, è perché malgrado l'aumento dei costi vi era comunque una possibilità di profitto. Questo implica che l'attività statale per la repressione dei traffici illeciti non era in grado di rendere le operazioni di contrabbando non proficue grazie alla frequenza dei sequestri, o di scoraggiarle con condanne frequenti e rigorose. E' pertanto opportuno soffermarsi sulle ragioni di questa sostanziale incapacità del regime napoleonico a troncare il contrabbando e far rispettare le leggi in materia di commercio.

Le difficoltà nella prevenzione e nella repressione del contrabbando erano di vario ordine: carenza numerica e inaffidabilità del personale preposto a ren-

prezzi a Bordeaux, cfr. *supra*, cap. 6.3.1. Malgrado gli aumenti, nel 1808 il caffè nella città anseatica costava quasi la metà che a Colonia, dove nel giugno lo si pagava 11,35 franchi al chilo: DUFRAISSE, 1973: 513.

⁸⁸ Prezzi correnti e osservazioni in A.N.P., AF^{IV}1348 (1811) e F¹²1859 (1812).

⁸⁹ A.N.P., F⁷6344, rapporto del Commissario Generale di polizia a Bordeaux al Ministro della Polizia, 6 giugno 1812; A.S.F., *Corte prevostale delle Dogane e Commissione militare*, ff. 361-373.

dere esecutive le normative; quasi impossibilità, di fronte ad un'organizzazione del contrabbando estremamente articolata, di risalire ai mandanti, anche a ragione di una sostanziale omertà a tutti i livelli, e della necessità per i ceti più poveri dei redditi supplementari o sostitutivi offerti dal contrabbando; preoccupazioni di vario genere, specie di ordine pubblico, che scongiuravano ai giudici o ai commissari di polizia di fare pieno uso dei mezzi repressivi a loro disposizione. Inoltre la mancanza negli amministratori di una profonda identificazione con le disposizioni legislative in materia di politica commerciale poteva acuire le loro esitazioni, così come nella stessa direzione spingevano i loro legami con la popolazione o con l'*élite* del negozio locale.

Una serie di fattori insiti nella struttura stessa dei corpi preposti alla repressione del contrabbando contribuiva a facilitare le operazioni illecite. In primo luogo, una reale carenza di organici nelle amministrazioni incaricate di eseguire i necessari controlli (polizia, dogana, gendarmeria): 300 doganieri a Amburgo per la sorveglianza di un centinaio di chilometri di linea doganale, 200 nella direzione di Livorno; 22 agenti di polizia per tutta la città labronica e 30 ad Amburgo non potevano certo bastare a rendere una frontiera di terra o marittima impermeabile o ad esercitare una estesa sorveglianza⁹⁰. Benché il numero dei doganieri nell'Impero non cessasse di crescere dalla proclamazione del blocco continentale in poi - 22.803 nel 1806, 24.262 nel 1807, 25.733 nel 1808, 27.143 nel 1809⁹¹ - era solo nei momenti in cui l'esercito poteva essere adibito al servizio lungo le frontiere che l'attività dei contrabbandieri poteva essere maggiormente ostacolata.

In secondo luogo, tale personale riceveva retribuzioni assai modeste: un *préposé* delle dogane era pagato 500 franchi all'anno; un poliziotto a Livorno

⁹⁰ Cfr. anche A.M.A.E.P., Corr. Pol., Hambourg, t.120, n° 276-277, rapporto di Bourienne a Champagny, 22 settembre 1809, brano riportato *supra*, cap. 7, nota 41. Il numero dei doganieri a Livorno in PRATO, manoscritto t. 59, p. 25: 11 ottobre 1808. Anche nei Pirenei il numero di doganieri era assolutamente insufficiente, e questi si dovevano limitare a fermare solo i contrabbandieri che agivano isolatamente: di fronte alle bande di diverse decine di uomini era impossibile intervenire: BRUNET, 1990: 89, 140, 144-147. Gli stati nominativi della polizia amburghese in St.A.HH., 112-3 *Mairie Hambourg* 178. La riduzione della polizia di Livorno si operò nel gennaio 1811, in modo da permettere a quelli restanti di guadagnare a sufficienza di che vivere; si eliminarono i peggiori, sperando che servisse da esempio, pur senza farsi eccessive illusioni: "Les agens de police sont tous très mauvais et surtout très négligents dans le service" (A.S.L., *Prefettura del Mediterraneo* 33, lettera del commissario generale di polizia al prefetto, 31 gennaio 1813).

⁹¹ JOUVENEL, 1942: 349, n.2. Mancano i dati per gli anni successivi, ma CLINQUART, 1979: 151 valuta a circa 35.000 gli effettivi nel 1813. Mollien stimava che i ventimila doganieri si trovavano di fronte ad almeno 100.000 contrabbandieri attivi, protetti dall'omertà e dal favore della popolazione: LACOUR-GAYET, 1950-1955: IV, 332; CORBAUX, 1979: 52-54. Anche nella gendarmeria gli organici si accrebbero col tempo: cfr. TULARD, 1989: voce "gendarmerie impériale", p. 785-786.

percepiva 69 franchi al mese, un commissario di polizia ad Amburgo 1.800 franchi all'anno, il suo primo agente 1.200, il secondo 600: somme modeste, se si considera che la paga nell'Impero per una giornata di lavori pubblici era di 1,50 franchi al giorno. I pagamenti arrivavano inoltre con estremo ritardo: ad Amburgo i salari della polizia per i mesi da febbraio a luglio precedenti vennero versati appena nell'ottobre 1811⁹². Visto che l'anno seguente vi erano ancora forti ritardi, il Commissario generale di polizia d'Aubignosc chiese alla municipalità che questa fornisse un anticipo, ma questo venne rifiutato dal momento che il prefetto negava che si potesse attingere alla cassa comunale per accordare somme arretrate sul *budget* dell'anno precedente. Si faceva inoltre osservare che gli agenti di polizia non potevano essere considerati, per il 1811, come impiegati del comune di Amburgo, giacché non erano stati da questo nominati, né avevano ad esso prestato giuramento; l'indennità agli agenti [per il 1812] poteva essere versata solo dopo l'approvazione del bilancio da parte di Napoleone. La conclusione della lettera non mancava di sarcasmo:

Ich habe nicht verfehlen wollen, Sie davon zu benachrichtigen, mit der Bitte die Polizeidiener auf diesen nicht mehr fernen Zeitpunkt zu vertrösten⁹³.

Non è da escludersi che la municipalità, composta come vedremo da un buon numero di negozianti, abbia approfittato di questa occasione per mostrare la propria avversione alla attività della polizia⁹⁴. Tale era in ogni caso l'opinione di d'Aubignosc, che ancora nel settembre 1812 protestava:

Il est remarquable qu'à chaque pas fait par le Gouvernement pour donner à la police de Hambourg une force et des moyens rendus si nécessaires par les circonstances, la Mairie fasse faire un pas rétrograde à cette institution⁹⁵.

⁹² Le paghe degli organici di polizia di Amburgo in St.A.HH., 112-3 Mairie Hambourg 178: 1 commissario, 1 primo agente ed un secondo agente per ciascuno dei 10 *arrondissements* municipali in cui è suddivisa la città. Le paghe della polizia livornese in A.S.L., *Prefettura del Mediterraneo* 33, lettera del commissario generale di polizia al prefetto, 31 gennaio 1813. Per le retribuzioni dei doganieri, cfr. CORBAUX, 1979: 155. Sulla loro insufficienza, si veda il parere espresso dal commissario generale di polizia a Livorno, riportato in MARZAGALLI, 1992: 100. La scarsa retribuzione dei secondini del Dipartimento del Mediterraneo ne provocava uno stato di rivolta permanente: CIANO, 1985: 268.

⁹³ St.A.HH., 112-3 Mairie Hambourg 178a, lettera del *Maire* di Amburgo al Commissario di Polizia d'Aubignosc, firmata in assenza del *maire* da J. de Chapeaurouge, 31 luglio 1812, traduzione francese annessa. Nel marzo 1812 d'Aubignosc aveva segnalato di essersi pesantemente indebitato per poter esercitare il servizio, vista l'assoluta mancanza di collaborazione della municipalità: A.N.P., F^{76347A}, rapporto del 7 marzo 1812.

⁹⁴ Anche a Livorno il *maire* Coppi sarà accusato di ostacolare la polizia, sia tagliandole i fondi, sia richiedendo copia delle informazioni in possesso del commissario generale, per poi informare i diretti interessati; i conflitti tra *mairie* e polizia datavano già dall'*interim* dell'*ad-joint* Bartolucci: cfr. A.N.P., F⁷⁷⁰¹⁶, camicia "Florence", rapporto del direttore generale di polizia a Firenze al ministro della polizia a Parigi, 20 settembre 1813.

⁹⁵ A.N.P., F⁷⁶³⁴⁸, n° 188, bollettino del Commissario generale di polizia ad Amburgo

E' evidente che un doganiere o un poliziotto pagato male ed in ritardo non fosse insensibile a prestare un orecchio attento ad offerte di corruzione, specie se ciò che era richiesto non consisteva che nell'eseguire una verifica sommaria, o nel voltarsi dall'altra parte al momento opportuno. A Bordeaux, il negoziante Lainé avvertiva un suo corrispondente che le merci che questi desiderava sarebbero certamente state scoperte dalla Dogana, a meno di non versare forti somme agli agenti⁹⁶. Il fenomeno poteva assumere, come a Livorno, dimensioni estremamente consistenti:

Une infinité de Préposés ou prenaient part à la contrebande, ou la faisaient eux-mêmes. M. le Directeur m'avait dit ces jours derniers qu'il ne pouvait pas douter que les deux tiers d'entr'eux ne fussent corrompus, que tous les moyens qu'il prenait ou qu'il pouvait prendre étaient insuffisants⁹⁷.

Sulla base della propria esperienza ad Amburgo l'inglese E.H. Lloyd osservava:

The decrees of Napoleon against the introduction of English goods served only to furnish the French agents with the means of acquiring immense sums, by conniving at, or encouraging, the violation of them⁹⁸.

Il coinvolgimento diretto dei doganieri in attività di contrabbando era talora oggetto di una procedura penale, più sovente di quanto non lo fossero i numerosi casi di eccessi di violenza che, come si è visto, giungevano raramente ad essere perseguiti per via giudiziaria. Tuttavia, rispetto a quelle che dovevano essere le dimensioni assunte dalla loro partecipazione nei traffici illeciti, la punizione sembra piuttosto costituire l'eccezione alla regola⁹⁹.

Quando non direttamente coinvolti nel trasporto delle merci di cui era proibito il commercio, i doganieri potevano favorire la frode con controlli volutamente superficiali, ma era estremamente difficile raccogliere le prove sufficienti per dare l'avvio ad una procedura per favoreggiamento: per lo più si finiva col rilasciare i sospetti, limitandosi ad espellerli dal dipartimento. E' probabile che la protezione di corpo contribuisse inoltre ad evitare procedimenti giudiziari troppo frequenti nei confronti dei membri incolpati di favorire il con-

d'Aubignosc, 27 settembre 1812. Cfr. anche A.N.P., F⁷3232, rapporto del 12 agosto 1812.

⁹⁶ Cit. in SÉE, 1933: 41.

⁹⁷ A.N.P., F⁷8847, doss. 4184, lettera del Prefetto del Mediterraneo, 26 ottobre 1810, cit. Il massiccio coinvolgimento dei doganieri nel contrabbando è segnalato anche da DUFRAISSE, 1973: 522-524.

⁹⁸ LLOYD, 1813: 16-17.

⁹⁹ A Livorno si ebbero effettivamente alcune condanne pronunciate dalla Corte Criminale di Pisa nei confronti di doganieri colpevoli di contrabbando: cfr. WESTINGHOUSE, 1981-82: cinque dei 19 processi di contrabbando giudicati da questa corte concernevano dei doganieri. I casi sono esposti in MARZAGALLI, 1992: 98-99, sulla base degli atti in A.N.P. Più tardi tali crimini saranno deferiti davanti alla Corte prevostale di Firenze. Sulla corruzione e la poca affidabilità dei doganieri napoleonici cfr. anche JOUVENEL, 1942: 347-349.

trabbandando; anche la gendarmeria tendeva a insabbiare i casi in cui i propri membri erano coinvolti¹⁰⁰. Benché i membri di un corpo chiamato alla repressione del contrabbando colpevoli di averlo favorito fossero teoricamente passibili della condanna a morte (legge del 13 floreale XI), il guadagno e la sostanziale impunità di cui godevano dovevano far ampiamente vincere le esitazioni. In qualche raro caso il procedimento giudiziario seguiva peraltro il suo corso fino a pesanti condanne: nel 1812 ad Amburgo cinque soldati vestfaliani cercarono di approfittare del trasferimento della loro colonna per importare del tabacco nell'Impero. Sorpresi dalla Dogana, si erano difesi a mano armata, e furono per questa ragione condannati a morte dalla Corte Prevostale di Amburgo. Tuttavia essi furono graziati,

comme d'une part l'effet de cette sévérité serait sans objet pour le pays, tandis qu'il pourra influer défavorablement sur les troupes westphaliennes, qui gardent le Mecklembourg, et [...] de l'autre, il vaut mieux pour le service de Sa Majesté que ces [...] hommes donnent leur vie à l'armée¹⁰¹.

La corruzione era ben lungi dall'essere un fenomeno diffuso solamente a basso livello: abbiamo visto come ad Amburgo ed a Livorno consoli e comandanti in capo dell'esercito francese furono oggetto di *douceurs* particolarmente consistenti da parte soprattutto delle rappresentanze locali del commercio. I più alti gradi dell'amministrazione delle Dogane non erano senza macchia: il caso dei fratelli Magnier e del loro cugino Magnier-Grandprez nelle regioni renane ne è forse il più macroscopico, ma non certo il solo.¹⁰² Bourienne giunse a posteriori a vantarsi della maniera in cui aveva impedito ad Amburgo una rigorosa esecuzione del decreto di Berlino, "acte de démente et de tyrannie européenne":

Je remplissais scrupuleusement les devoirs qui m'imposait mes fonctions de Ministre plénipotentiaire de France à Hambourg; mais j'avoue qu'il m'en coûtait souvent d'exécuter les ordres qui m'étaient donnés, et plus d'une fois j'ai pris sur moi d'en tempérer la rigueur¹⁰³.

¹⁰⁰ Qualche esempio in MARZAGALLI, 1992: 97-99.

¹⁰¹ A.N.P., F⁷6348, n° 281, bollettino del Commissario generale di polizia ad Amburgo d'Aubignosc, 1 dicembre 1812, spiegazioni delle ragioni che hanno indotto la Corte Prevostale a inoltrare a Napoleone la richiesta di grazia.

¹⁰² Cfr. CORBAUX, 1979: 158; LACOUR-GAYET, 1950-1955: IV, 333.

¹⁰³ BOURIENNE, 1829: VII, 174, 229-230. Anche i diversi governatori militari che si succedettero ad Amburgo nei primi mesi dopo l'occupazione francese del 1806 sono oggetto di apprezzamento, da parte di Bourienne, proprio per la sostanziale mancata esecuzione degli ordini: Mortier, "cédant avec un délicat empressement aux avis de la modération, il ne mit dans l'exécution de cette mesure [sequestro delle merci] que la sévérité apparente nécessaire pour pouvoir dire qu'il avait obéi"; Michaud, che "ne fit aux Hambourgeois que le mal que toute sa loyauté ne put pas leur éviter"; Brune, che "a cherché constamment à tromper, autant que sa position le lui rendait possible, les ordres qu'il recevait"; Bernadotte che "adouçissait et modérait, autant que cela lui était possible, ces injustes et onéreux vexations" e del quale si dice che

Occorre comunque sottolineare che non tutti i doganieri né tutti i gendarmi erano corrotti, e tra quelli che chiudevano un occhio sulle attività illecite, non tutti erano spinti dall'avidità: anche il puro istinto di sopravvivenza sconsigliava un eccessivo zelo ai doganieri stazionati in piena notte a pattugliare la frontiera. Un po' lungo tutte le frontiere dopo la sconfitta napoleonica in Russia e già in precedenza nei Pirenei, i contrabbandieri giravano in bande composte da diverse decine di uomini armati, in parte disertori e refrattari, che non esitavano ad attaccare chiunque cercasse di intralciare la loro attività. Già nel 1810 l'ispettore generale della gendarmeria imperiale scriveva allarmato al Ministro della Polizia:

Les rapports qui me parviennent des départements frontières d'Espagne annoncent que la contrebande qui s'exerce, particulièrement dans les Basses Pyrénées, fait depuis quelque temps des progrès qui méritent une attention sérieuse. Il résulte des renseignements recueillis par la Gendarmerie qu'il part de Pau chaque semaine une quantité considérable de sucres et d'autres denrées coloniales destinées pour Bordeaux et Paris. Cette contrebande favorisée par un grand nombre d'habitans se fait par bande de deux à trois cents hommes, parmi lesquelles se trouvent un grand nombre de déserteurs et réfractaires. Ceux ci attendent aux frontières les marchandises expédiées du territoire espagnol et les escortent en France jusqu'en deça de la ligne des Douanes [...]. Sur la route des coups de fusils sont tirés de distance en distance pour éloigner les curieux [... Ces hommes] poussent l'audace jusqu'à passer ouvertement devant le bureau des Douanes¹⁰⁴.

I doganieri caduti sul lavoro, feriti o uccisi da un colpo di fucile o di bastone e abbandonati in aperta campagna non costituiscono casi isolati. Un rapporto da Amburgo che precede di pochi giorni l'insurrezione del febbraio 1813 segnalava che i contrabbandieri in bande

deviennent audacieux et marchent avec effronterie contre les préposés qu'ils cherchent à intimider, et qu'ils maltroient quelque fois à coup de pierres ou des bâtons, au point de leur occasionner des blessures qui les mettent hors de service pendant plusieurs mois, et qui quelque fois même sont suivies d'une mort prompte et douloureuse. C'est ce qui vient d'arriver du côté de Lubeck où une bande de 40

"son attention continuelle se porta surtout à arrêter l'excessive rigueur de la Douane" (*ibidem*, vol. VII, pp. 179-181).

¹⁰⁴ A.N.P., F⁷8777, camicia "objets généraux", rapporto dell'ispettore generale della gendarmeria imperiale al Ministro della Polizia, Parigi 30 agosto 1810. In una lettera confidenziale al Ministro della Polizia (*ibidem*, 20 luglio 1810), il procuratore del Tribunale doganale di Bordeaux segnalava che il direttore della dogana locale non aveva mai fatto controlli sui carri in arrivo da Baiona e Tolosa, nonostante fosse notorio che dal dipartimento dei Bassi Pirenei attraverso quello delle Landes giungevano frequentemente a Bordeaux delle derrate coloniali nascoste sotto altre merci. Un controllo suggerito a uno zelante ispettore doganale portava alla scoperta di barili a doppio fondo contenenti dello zucchero: ma nei giorni seguenti i controlli non rivelarono nulla, poiché da Bordeaux era partita una staffetta speciale con l'ordine di spendere gli invii.

fraudeurs a surpris deux malheureux préposés et les a tellement maltraités de coup de bâtons qu'ils ont été laissés pour morts sur la place, et qu'ils ont effectivement perdu la vie trois ou quatre jours après¹⁰⁵.

Il rapporto continuava sottolineando le difficoltà di individuare i responsabili. La popolazione era in effetti largamente solidale coi contrabbandieri, e non c'era quasi mai verso di ottenere delle testimonianze che potessero portare all'arresto dei colpevoli. Doganieri e gendarmi erano universalmente odiati: a Livorno, un manifestino invitava a rifiutare loro alloggio e vitto¹⁰⁶; ad Amburgo, l'insurrezione del febbraio 1813 si fece al grido di "Haine aux verds et aux noirs, et aux rats de cave" - rispettivamente (nei primi due casi per il colore dell'uniforme) i doganieri, i membri della Corte Prevostale e gli addetti ai *droits réunis*¹⁰⁷.

L'interesse privato dei funzionari, che poteva indurli a trasgredire alle loro mansioni in cambio di una retribuzione, giocava a favore del contrabbando anche secondo altre modalità. Alcune disposizioni legislative volte ad incrementare la repressione del contrabbando avevano infatti generato un effetto distorto; in primo luogo la consistente percentuale sul valore dei sequestri operati che spettava in premio a chi scopriva la frode induceva i doganieri a non auspicare una cessazione completa dei traffici illeciti. Inoltre, per legge la dogana aveva la facoltà di transigere nei confronti di coloro che fossero sorpresi a frodare, cioè di annullare mediante il versamento di una somma concordata ogni procedimento giudiziario da avviare o in corso; peculiarità, questa, che sussiste nell'amministrazione francese fino ai nostri giorni¹⁰⁸. Dopo aver analizzato in profondità la situazione al confine dei Pirenei, Brunet osserva che "au fond les douaniers avaient à choisir entre les primes distribués par

¹⁰⁵ A.N.P., BB³187, doss. C²7998, lettera del procuratore generale della Corte prevostale di Amburgo Garreau al Ministro della Giustizia, Amburgo 20 febbraio 1813. Altri incidenti, meno gravi, sono segnalati in A.N.P., AF^{IV}1654^A, plaq. 3, n° 239, rapporto di Saulnier del 23 novembre 1811 (attrupamento e sassaiola contro i doganieri al confine tra Amburgo e Altona); e F¹²630, rapporto del consigliere di Stato d'Arincourt al Ministro del Commercio, 3 aprile 1812 (affitti esorbitanti che la popolazione esige dai doganieri nella circoscrizione di Stade).

¹⁰⁶ A.N.P., F⁷8846, doss. 2879, manifestino allegato alla lettera del commissario generale di polizia di Livorno del 13 agosto 1810, rinvenuto il mattino del giorno 14; riprodotto in FILIPPINI, 1975: 230, e MARZAGALLI, 1992: 100. Un netto rifiuto ad alloggiare i doganieri anche nei Pirenei: cfr. BRUNET, 1990: 130, 133-134.

¹⁰⁷ A.N.P., BB(18)168, lettera del procuratore generale della Corte imperiale di Amburgo, Eichorn, al Ministro della Giustizia, fine febbraio 1813.

¹⁰⁸ Sotto l'*ancien régime* francese, le infrazioni in materia doganale non appartenevano alla sfera penale purché non comportassero atti di ribellione o porto d'armi. La distinzione fu mantenuta anche dopo la Rivoluzione, ambito civile per la frode, correzionale invece se unito alle vie di fatto. E' questo carattere ibrido, e il fatto che era la Dogana a gestire l'azione pubblica e fiscale contro l'imputato, a giustificare l'esistenza della pratica della transazione.

l'administration en cas de saisie et les primes distribués par les fraudeurs"¹⁰⁹. La transazione poteva anche permettere al negoziante di intervenire a soccorso dei contrabbandieri, forse anche nell'intento di evitare una delazione. A Livorno vennero arrestate 4 donne che avevano contrabbandato una settantina di chilogrammi di zucchero:

Ces femmes sont deux repasseuses, la femme d'un menuisier, et la servante d'une d'elles; elles n'ont jamais voulu dire d'où venait et où allait le sucre: les saisissans ont consenti à ce que la Douane transigéât et renoncât à la saisie et à toutes poursuites moyennant une somme de 1.800 francs: ces femmes sont hors d'état de la payer, mais le négociant inconnu qu'elles servent vient à leur secours par l'intermédiaire d'un homme d'affaires comme il est d'usage¹¹⁰.

Come veniva segnalato sempre a Livorno, i Doganieri dosavano sapientemente corruzione, sequestri e transazioni, dal momento che

dans le premier cas, les douaniers partageront les profits illicites de la fraude, et dans le second cas ils auront pour eux la chance des saisies qui leur procureront des profits licites: ceci dérive naturellement de l'axiome établi chez les douaniers qu'il ne faut pas détruire la contrebande, parce que pour cueillir un fruit ce serait folie que de couper l'arbre par le pied¹¹¹.

Una particolarità già rilevata da Brunet per i Pirenei e riscontrabile anche nei dati sulle nostre tre città è la frequenza con la quale dei processi verbali sono indirizzati contro incogniti:

S'il [le fraudeur] est misérable et si personne ne vient à son secours, il n'y a pas lieu à transaction parce qu'elle n'offrira aucun bénéfice: on laisse aller le misérable, et le procès verbal est dressé contre un inconnu qui n'a pu être atteint [...]¹¹².

Quando gli accusati nei resoconti di polizia e negli atti giudiziari sono identificati, si tratta nella stragrande maggioranza dei casi di coloro che erano ai livelli più bassi dell'organizzazione:

Il n'est que trop vrai qu'on atteint rarement les commettants des colporteurs et

¹⁰⁹ BRUNET, 1990: 101.

¹¹⁰ A.N.P., F⁷⁸⁸⁴⁶, rapporto del Commissario Generale di Polizia di Livorno al Terzo arrondissement, 17 maggio 1810. Anche in questo caso, impossibile provare la connivenza del doganiere; il commissario denuncia l'abuso del ricorso alle transazioni; tutta la corrispondenza in proposito nasce peraltro da un conflitto sulla ripartizione della somma tra Dogana e polizia.

¹¹¹ A.N.P., F⁷⁸⁸⁴⁶, doss. 3148, rapporto del Commissario Generale di Polizia di Livorno al terzo arrondissement a Parigi, 21 maggio 1810.

¹¹² A.N.P., F⁷⁸⁸⁴⁶, doss. 3148, rapporto del Commissario Generale di Polizia di Livorno al terzo arrondissement a Parigi, 21 maggio 1810. Cfr. BRUNET, 1990: 102: Brunet sostiene che per restare tali, gli "incogniti" pagavano caro. Anche ad Amburgo, in ogni caso, la quasi totalità dei processi verbali di sequestro era contro ignoti: cfr. A.N.P., A.E. B III 466, lettera di Bourienne del 24 ottobre 1810: "la majeure partie de ces fraudeurs ne demande qu'à rester inconnues et abandonnent aux préposés des Douanes les saisies faits sur eux".

que ceux ci sont presque toujours les seuls qu'on peut convaincre et punir¹¹³.

I procedimenti di istruttoria rivelano in generale una scarsa attività di ricerca dei mandanti, e molte domande in questa direzione che parrebbero oggi sorgere spontanee alla lettura degli interrogatori degli imputati non furono mai poste¹¹⁴. Oltre all'omertà della popolazione, un'ulteriore difficoltà era senz'altro attribuibile alla mancanza di un personale qualificato che potesse analizzare con cognizione di causa i conti dei negozianti, posto che vi fosse la volontà politica di mettere a nudo i segreti commerciali gelosamente custoditi dai negozianti, che costituivano pur sempre una buona parte dei notabili locali nelle città mercantili di frontiera. Arte che si apprende direttamente al banco di commercio, la contabilità resta monopolio del mondo mercantile, da cui non doveva essere facile ottenere collaborazione o una perizia imparziale. Come evidenzia il seguente rapporto da Bordeaux, già in una professione paramercantile come quella dell'interprete giurato la disponibilità alla collaborazione con le autorità era oltremodo scarsa, e non c'era troppo da aspettarsi che tra i negozianti stessi vi fosse chi si prestasse come esperto per scoprire le frodi operate da un collega.

Il m'a été très difficile d'obtenir un interprète pour interroger ces matelots. La personne que j'ai mandée pour cela et qui mérite toute ma confiance, a singulièrement répugné à traduire mes questions au premier interrogatoire, e n'a voulu continuer à me prêter son ministère, qu'autant que son nom ne paraît en rien. Il a ensuite mis beaucoup de délicatesse à refuser les honoraires qui lui étaient dû pour cet objet. Pressé par moi sur les motifs de sa répugnance à m'assister, il m'a observé qu'il n'y avait pas de navire, venant du nord qui n'arrivât d'Angleterre ou qui n'y eut touché; qu'il y avait à Bordeaux un accord cimenté par l'intérêt, entre les négociants, les courtiers, les capitaines et les équipages de navires, pour prendre toutes les mesures capables de déjouer la surveillance des administrations des douanes, de la marine et de la police d'état. Il a ajouté que si l'on venait à savoir que quelqu'un tenant comme lui au commerce, eut prêté son ministère d'une manière quelconque, pour amener la conviction qu'un navire arrive d'Angleterre, ou y a touché, il serait honni, bafoué par les négociants qui lui ôteraient tout moyen de travailler"¹¹⁵.

Non era solo il mondo mercantile a far blocco contro le autorità preposte al contrabbando. Come abbiamo visto, questo costituiva una fonte di reddito non trascurabile per una buona parte della popolazione di frontiera. Benché i dela-

¹¹³ A.N.P., F⁷8777, camicia "objets généraux", lettera di Buhan, procuratore generale della Corte Prevostale di Agen al secondo Arrondissement di polizia a Parigi, 6 agosto 1812.

¹¹⁴ CORBAUX 1979: 195-202. Con riferimento alla Corte prevostale di Agen, CAMBON, 1937: 93; sull'incapacità della Corte di Valenciennes di perseguire i mandanti, cfr. CLINQUART, 1991: 99.

¹¹⁵ A.N.P., F⁷8553, doss. 7301 P², rapporto del commissario generale di polizia di Bordeaux, P. Pierre, al Ministro della Polizia a Parigi, 16 settembre 1808.

tori non mancassero, la regola era piuttosto costituita dalla solidarietà nei confronti di coloro che venivano fermati per atti di contrabbando, fino a giungere in casi estremi alla liberazione dell'arrestato dalle mani dei doganieri o della polizia¹¹⁶. Ad Amburgo, d'Aubignosc registrava l'atmosfera incandescente che precedette l'insurrezione del febbraio 1813:

Il faut bien se persuader [...] que tout homme sacrifié pour une livre de sel est un martyr aux yeux du pays, dont les plus honnêtes, les plus soumis du reste, se sacrifieront pour le sauver¹¹⁷.

Nello stesso mondo mercantile il contrabbando era ben lungi dall'essere considerato con disprezzo:

La contrebande est une espèce de délit dont peu de gens rougissent, on la regarde comme une petite guerre, et il est bien certain que l'homme qui feroit à ce métier une grande fortune ne perdroit rien dans l'opinion publique. Il seroit seulement envié de beaucoup de personnes affligées de n'avoir pu l'imiter¹¹⁸.

Nelle regioni di frontiera il contrabbando è un fenomeno endemico capace di adattarsi con estrema elasticità alle fluttuazioni di mercato. Richiamando il caso dei fratelli Durand, originari di Montpellier e installati durante il blocco principalmente a Perpignan ed a Barcellona, dove in cambio del rivettovagliamento alle truppe francesi in Spagna (e al contempo degli insorti) ottennero il permesso di importare in Francia derrate coloniali, talora senza pagare i dazi, Brunet osserva

Vues sous l'angle d'un pragmatisme résolument prosaïque, les nations et les frontières, les patries et les guerres n'étaient que des occasions à saisir dans le champ affectivement neutre des transactions commerciales où les serments d'allégeance ne doivent être pris que pour ce qu'ils sont: des formules rituelles de politesse¹¹⁹.

Questa indifferenza alle frontiere e ai contesti nazionali è in fondo prodotto della mentalità sovranazionale che caratterizzava già i grandi negozianti d'*ancien régime*, usi a collocarsi in un ambito economico e di mercato nel quale i

¹¹⁶ Numerosi casi segnalati in A.N.P., F⁷8777, camicia "Basses Pyrénées". Anche le merci sequestrate erano spesso riprese a mano armata, grazie al concorso della folla contro i *préposés* delle dogane: il sindaco era in questi casi puntualmente irreperibile: BRUNET, 1990: 115-116.

¹¹⁷ A.N.P., F⁷6349, n° 82, lettera di d'Aubignosc al duca di Rovigo, 21 febbraio 1813. Un attivo contrabbando di sale aveva luogo dalle saline del Lauenburg.

¹¹⁸ A.N.P., F⁷8852, doss. 8538, lettera del Commissario Generale di Polizia di Livorno al Terzo arrondissement di polizia a Parigi, 23 luglio 1811. Anche nella regione renana si ritrovano facilmente dei casi in cui considerazione sociale e contrabbando non sono in opposizione, né quest'ultimo è inconciliabile con una reputazione d'onestà, che non coincide evidentemente coi criteri fissati dallo Stato: CORBAUX, 1979: 164. Anche BRUNET, 1990: 155 riscontra l'onorabilità del contrabbando: "L'opinion publique [...] considère la contrebande comme une activité parfaitement normale et honorable".

¹¹⁹ BRUNET, 1990: 111. Sulle attività dei fratelli Durand cfr. *ibidem*, 103-111, 150, e ROUSTIT, 1956-59.

fattori politici non erano che uno degli elementi da prendere in considerazione, ma non certo il movente prioritario del loro agire.

Anche a livello giudiziario non pare poter riscontrare un particolare accanimento nei confronti dei contrabbandieri. La legge del 10 brumaio V aveva attribuito le competenze delle cause relative alle importazioni proibite ed al commercio di prodotti inglesi ai tribunali correzionali, competenze che passarono poi ai tribunali di prima istanza alla loro istituzione (27 ventoso VIII)¹²⁰. Nell'ottobre 1810 furono create apposite corti, i tribunali doganali e le corti prevostali, anche - pare - per cercare di ovviare alla attitudine indulgente mostrata dalle giurie nei confronti dei contrabbandieri¹²¹. I tribunali ordinari di dogana giudicavano le cause relative alla frode e che comportavano semplicemente confisca, ammenda o pene correzionali; le corti prevostali, invece, oltre a fungere come istanza d'appello dei tribunali doganali, giudicavano in ultima istanza tutte le cause di contrabbando a mano armata o in banda, di organizzazione di un'impresa di contrabbando (crimine fino ad allora non previsto dal codice penale), e tutto quanto relativo a crimini compiuti dagli impiegati della dogana. Contemporaneamente vennero inasprite e diversificate le pene previste per tutti questi reati: il semplice *porteur* era passibile di 6 mesi di prigione, ma per il contrabbando organizzato si poteva essere condannati a 10 anni di lavori forzati ed al marchio a fuoco "V.D." (*voleur de droits*, o malignamente "viel dumm" tra la popolazione renana, dove si riteneva che soltanto gli stupidi si facessero sorprendere), mentre se si agiva in banda armata e si opponeva resistenza era prevista anche la pena di morte¹²².

Un tribunale doganale fu istituito a Bordeaux, a Livorno e ad Amburgo; le corti prevostali da cui dipendevano e che ne costituivano l'istanza d'appello avevano rispettivamente sede a Agen, Firenze e Amburgo stessa¹²³. Se la Corte prevostale di Firenze fu insediata già il 26 aprile 1811, con un reimpasto dei giudici della Corte di Giustizia criminale di Pisa ericorrendo ad un personale toscano¹²⁴, quella di Amburgo entrò in funzione appena il 15 giugno 1812,

¹²⁰ Cfr. CORBAUX, 1979: 16-26.

¹²¹ BRUNET, 1990: 157-160 nega che la facilità delle assoluzioni possa essere attribuita all'indulgenza nei confronti della gente del proprio villaggio: talora il tribunale si trovava ad una distanza di diverse decine di chilometri dal luogo di residenza dell'imputato. L'autore propende piuttosto a vedervi un riflesso del favore generale con cui è visto il contrabbando.

¹²² DUFRAISSE, 1973: 526.

¹²³ In nessuna delle tre città sono ancora conservati gli archivi dei tribunali doganali, mentre esistono gli atti della Corte Prevostale di Agen (oggetto di uno studio di CAMBON, 1937) e, parzialmente alluvionati, quelli di Firenze.

¹²⁴ A.N.P., BB⁵320, Lettera del procuratore della Corte criminale di Pisa, Agrifoglio, al Ministro della giustizia, Pisa 2 maggio 1811: 3 membri della corte trasferiti alla corte prevostale, un'altro nominato presidente del tribunale doganale di Livorno, mentre procuratore imperiale di questo tribunale fu nominato il collaboratore di Agrifoglio, Armand. Presidente della Corte

e a tale data mancavano ancora 4 degli 8 giudici previsti, così che si dovette ricorrere all'espedito, adottato anche dal Tribunale doganale di Amburgo, di nominare dei giudici provvisori¹²⁵. Diversamente che in Toscana, Napoleone riservò le cariche di presidente e procuratore imperiale dei tribunali nei dipartimenti anseatici a dei francesi d'origine che conoscessero il tedesco¹²⁶, e perfino Davout riconosceva che forse sarebbe stato preferibile nominare magistrati locali: il risultato era infatti che i francesi designati spesso rifiutavano il trasferimento, anche perché il costo della vita nella città anseatica dimezzava il salario reale dei funzionari¹²⁷. Ad Agen sia il Gran Prevosto che il procuratore generale erano bordolesi: i loro legami col la società locale, ed il fatto che Nicolas Buhan, mezzano d'assicurazioni, figlio del procuratore della Corte Prevostale di Agen, e nipote di un giudice assessore del Tribunale Doganale di Bordeaux, sposasse nel 1813 la figlia di un negoziante di Bordeaux, può indurre a qualche inquietudine sul rigore che poteva essere applicato da questi funzionari nel perseguire i crimini di contrabbando¹²⁸.

In effetti, accuse di eccessiva indulgenza non sono sporadiche. In un rapporto a Napoleone, il Ministro della giustizia sottolineava il buono spirito e la severità delle corti prevostali e dei tribunali doganali, ma soggiungeva:

*Je n'excepte entre les cours prévôtales que celle d'Agen, où dans quelques circonstances on a montré beaucoup de faiblesse et une excessive indulgence en faveur de contrevenants*¹²⁹.

Prevostale installata a Firenze era Leonardo Frullani; già direttore nel Granducato della Segreteria di Stato, delle Finanze e della Guerra tra il luglio 1799 e l'ottobre 1800 - nel periodo cioè di dominante reazione anti-francese, fu in seguito uno dei membri della Deputazione Economica istituita nel 1804 per il risanamento delle disastrose finanze del regno d'Etruria; durante la Restaurazione, sarà ministro toscano delle finanze: PIERI, 1922: 12-13; BRUGUIERE, 1985: 619.

¹²⁵ DUNAN, 1955: 175-177.

¹²⁶ Talora furono nominati personaggi di un certo prestigio, ma assolutamente incompetenti: è il caso del primo assessore del tribunale doganale di Amburgo, il colonnello Pétit, membro della Legione d'onore, giudicato "absolument hors d'état non seulement de présider, mais même de bien concevoir une affaire": A.N.P., BB¹134, rapporto del procuratore della Corte prevostale di Amburgo al Ministro della Giustizia, 10 dicembre 1812, informazione confermata anche dal presidente della corte in data 21 gennaio 1813. Lo stesso fenomeno - scelta di personale francese, anche a scapito della competenza - si riscontra nelle corti prevostali di Groningen e di Utrecht: CLINQUART, 1991: 94.

¹²⁷ Cfr. A.N.P., BB¹82, rapporto della commissione di Governo sul suo operato, novembre 1811; BB⁵268, seduta del 13 giugno 1812, rapporto dei deputati amburghesi Doormann e Gröning; BB¹134, lettera di presidente del tribunale doganale di Amburgo, Giot, 30 luglio 1812, allegata alla lettera del Gran Prevosto del giorno seguente.

¹²⁸ Contratto di matrimonio nelle A.d.G., 3E 31437, notaio Maillares, 30 maggio 1813. La sposa era Thérèse Alida Beyermann, figlia del negoziante Jean e di Jeanne Henriette Martell, e tra i testimoni del contratto figurano altri noti negozianti, quali Pierre Balguerie, A. Dussu-mier, Gabriel Ferrière.

¹²⁹ A.N.P., BB¹⁸362, n° 7425 C², rapporto del Ministro della Giustizia a Napoleone, 15 di-

L'opinione pubblica tese a ingigantire a dismisura le condanne pronunciate dalle Corti prevostali, e nel ricordo dei contemporanei la Corte prevostale di Amburgo era un *Blutgericht*, un tribunale di sangue¹³⁰: sinistra fama accreditata in parte a torto anche dalla storiografia¹³¹. D'Aubignosc tuttavia sosteneva che

la Cour Prévôtale semble n'être à Hambourg qu'un simple épouvantail. Depuis son existence il y a eu des délits de fraude de toute espèce. Une foule d'affaires lui ont été portées. Mais soit vice dans la législation, soit toute autre motif indépendant de la volonté du Grand Prévôt et des autres membres de ce tribunal on ne voit encore aucun exemple propre à contenir la contrebande¹³².

Quando il reclamato esempio fu dato - esecuzione a Lüneburg di due contrabbandieri, il 7 dicembre 1812 - si produsse una rottura insanabile tra la popolazione ed il nuovo regime. Anche alcuni magistrati, tuttavia, si erano pronunciati con vigore a favore della sospensione della pena capitale¹³³; il rapido deterioramento dell'opinione pubblica nell'inverno 1812-13 può essere misurato dal fatto che lo stesso d'Aubignosc segnalava ormai la con-

cembre [1812]. Il procuratore generale Buhan era peraltro espressamente lodato. Il giudizio di CAMBON, 1937: 91 è analogo. CLINQUART, 1991: 97-98 giudica che la corte prevostale di Valenienes diede anch'essa prova di una certa indulgenza.

¹³⁰ Cfr. le voci circolanti a Bordeaux in A.N.P., F⁷6344, rapporto del commissario generale di polizia a Bordeaux, P. Pierre, 21 maggio 1812. Per Amburgo, RIST, 1908: II, 109. La Corte prevostale fu detestata fin dalla sua installazione: "L'installation de la Cour Prévôtale n'a point eu l'éclat qu'elle comportait. Le public l'a, en quelque sorte, ignorée. L'assemblée était peu nombreuse. Les autorités à parte, on n'y voyait point les grosses têtes du pays", A.N.P., F⁷6348, n° 97, rapporto del commissario generale di polizia d'Aubignosc, 16 giugno 1812; secondo BOURIENNE, 1829: VII, 234, "Le ridicule avait accompagné l'installation des odieuses cours prévôtales. A Hambourg, le président qui était français, prononça un discours dans lequel il chercha à prouver que, du temps de Ptolomées, il y avait aussi des tribunaux extraordinaires de douane, et que c'était à cette création que l'Egypte avait dû sa prospérité". Perfino d'Aubignosc ammetteva che "Le Grand-Prévôt a été abondant [...]. L'attention était distraite par la longueur du discours": A.N.P., F⁷6348, n° 97, rapporto del 16 giugno 1812.

¹³¹ Un rapporto del Gran prevosto di Amburgo, De Latte, segnalava come nei primi quindici giorni di attività delle nuove corti si fossero avuti 120 arrestati, di cui qualcuno era stato condannato a sei mesi di carcere: A.N.P., BB¹⁸169, n° 7424, rapporto di De Latte al Ministro della Giustizia, 10 luglio 1812. SERVIÈRES, 1904: 278 lesse male il testo trasformandolo in "120 condamnation à 6 mois de prison", dato ripreso da MISTLER, 1973: 432 che non cita Servières ma fornisce una indicazione incorretta della fonte archivistica, e da DUNAN, 1955: 176. In LEFEBVRE, 1982: 408 si parla di 127 condanne in 15 giorni, di cui parecchie a morte. La Corte prevostale di Amburgo pronunciò in totale due condanne a morte di contrabbandieri, ai primi di dicembre del 1812, oltre a quelle dei cinque soldati vestfaliani, che furono graziati (cfr. *supra*, nota 101).

¹³² A.N.P., F⁷6348, n° 266, bollettino del commissario di polizia di Amburgo, 20 novembre 1812.

¹³³ A.N.P., BB³187, n° 7843, lettera del procuratore della corte prevostale Garrau al Ministro della Giustizia, 7 dicembre 1812; F⁷6348, n° 288, bollettino di d'Aubignosc, 8 dicembre 1812. La questione della sospensione era stata uno degli argomenti più dibattuti nel corso del ballo offerto per celebrare l'anniversario dell'incoronazione di Napoleone.

troproduttività ed i rischi dell'applicazione della pena capitale¹³⁴.

Quanto a Livorno, diversi membri del suo tribunale doganale erano sospettati di connivenze e legami col mondo mercantile della città. Una analisi dei casi passati davanti alla corte prevostale di Firenze sembra confermare che anch'essa accordò sovente il beneficio del dubbio¹³⁵. E' probabile che esistesse una certa ritrosia da parte dei magistrati a pronunciare le pene previste, che erano assai severe, dal momento che il codice non permetteva loro di mitigarle accordando ad esempio le circostanze attenuanti: sovente si finiva col condannare uno o due imputati ed assolvere tutti gli altri. Una riprova forse del malessere di alcuni funzionari davanti alla gravità delle pene previste può essere individuata nelle soluzioni extra-giudiziarie che talora furono adottate da alcune autorità locali, proprio nel tentativo di "dosare" la pena secondo l'entità del delitto: sei mesi di carcere per un chilo di caffè in frode sembravano evidentemente eccessivi, ed il commissario di polizia di Livorno si era accordato con la Dogana per far subire ai colpevoli di frode un giorno di prigione per ogni mezzo franco di dazi frodati - venendo prontamente richiamato all'ordine da Parigi¹³⁶. Anche ad Amburgo il Gran prevosto suggerì alla Dogana nei giorni immediatamente successivi all'installazione della corte di giungere con una certa indulgenza alla transazione con gli arrestati, la maggior parte dei quali era totalmente ignara di rischiare ora condanne assai più severe¹³⁷.

Infine, le coperture politiche risultarono in qualche caso assai utili. Nella primavera 1811 fu elaborato a Parigi un complesso piano per importare dalla Gran Bretagna dei manufatti, che sarebbero stati sbarcati a diverse riprese sulle coste della Gironda: il negoziante borlese Henry Pailhès si incaricava di andare in Inghilterra, un tale Vendryés di finanziare le prime spese e di recarsi a Bordeaux in presunta missione per conto dell'amministrazione dei *Droits Réunis*, presso cui era impiegato, allo scopo di spianare le eventuali difficoltà in Francia; un certo Dumousseau, abitante di Cissac (cantone di Paulliac, dipartimento della Gironda), di organizzare un magazzino in cui depositare le merci. Nell'impresa fu poi associato il direttore della Regia dei do-

¹³⁴ A.N.P., F⁷6349, n° 82, lettera di d'Aubignosc al Ministro della Polizia, 21 febbraio 1813.

¹³⁵ Cfr. MARZAGALLI, 1992: 103; A.S.F., *Corte prevostale delle Dogane e Commissione militare*, ff. 361-373, per un totale di 145 casi. Le filze seguenti 374-377 (processi 146-166) non sono più consultabili a causa dell'alluvione del 1966. Diverse istruttorie non contengono però l'indicazione della eventuale sentenza pronunciata. All'esportazione i prodotti più sovente contrabbandati sono bestiame, numerario, olio; all'importazione derrate coloniali, prodotti tessili e filati, cuoia e pellami. I casi di bande armate concernono soprattutto il commercio di cuoia e di bestiame attraverso la dorsale appenninica. Circa un quinto dei casi vedono come imputati dei doganieri, accusati di violenze, prevaricazione o arbitrio.

¹³⁶ Cfr. MARZAGALLI, 1992: 104.

¹³⁷ A.N.P., BB¹⁸169, n° 7424, rapporto di De Latte al Ministro della Giustizia, 10 luglio 1812.

mani e del registro di Bordeaux, Charles-Jean-René Magnan, e numerose altre figure minori incaricate di occuparsi del trasporto delle merci. Il primo tentativo di sbarco fu scoperto dalla Dogana, ma i due arresti operati in tale occasione non indussero gli altri soci a rinunciare all'impresa; tra i doganieri che si cercò di corrompere per procedere ad un secondo tentativo, uno finse tuttavia con l'autorizzazione del suo superiore di accordarsi coi contrabbandieri: nel luglio 1812 furono spiccati 15 mandati di arresto. Magnan si diede latitante, e anche se lo si sapeva a Parigi non fu arrestato; la corte prevostale lo assolse perché apparentemente si era dissociato dall'impresa già nell'aprile, rivelando i dettagli al commissario di polizia di Bordeaux. In totale, le condanne furono cinque, di cui due a imputati contumaci¹³⁸.

8.6 Colpire al cuore del negozio? Le esitazioni del regime

Da quanto precede, il conflitto tra negozio e regime in merito all'applicazione delle proibizioni in materia commerciale non sembra risolversi in netto sfavore dei negozianti. Le insufficienze dell'apparato amministrativo, quali che ne fossero le cause, e le esitazioni in campo giudiziario paiono anzi aver consentito loro ampi margini di manovra. E' impossibile dire quanti furono a varcare la soglia che li metteva nell'illegalità, non solo perché che molte pratiche, come ad esempio la neutralizzazione della proprietà di un carico, erano ai limiti della legalità, ma anche e soprattutto per la carenza di documentazione in proposito. Come abbiamo accennato, queste difficoltà di provare in modo sufficiente la colpevolezza non potevano che obbligare il regime a procedere con ancora maggior cautela rispetto ai negozianti.

Quando talora si procedette con durezza nei loro confronti, l'esiguità dei casi sembra indicare piuttosto l'intento di fare un esempio deterrente che quello di sradicare sistematicamente le pratiche illegali per via repressiva. Si può inoltre osservare che tra le tre città analizzate fu senz'altro Amburgo a essere l'oggetto precipuo delle "persecuzioni" inquisitorie. Si ricorderà forse che il giovane Cardoze, negoziante bordolese, era stato arrestato nell'ottobre 1808 nel corso di una inchiesta sul contrabbando di merci inglesi nei primi anni del

¹³⁸ A.N.P., BB¹⁸362, doss. 7425C², e F¹²2011. Secondo il ministro della giustizia, non erano state affatto le rivelazioni di Magnan a portare alla scoperta dell'impresa, ma questo l'avrebbe denunciata accorgendosi che la autorità ne erano già al corrente. Magnan era inoltre accusato di avere incassato personalmente delle somme spettanti alla *Caisse d'amortissement*. Si noti che tra gli arrestati due erano evasi in circostanze poco chiare: tra di essi anche il negoziante Pailhès, che fu condannato in contumacia a 10 anni di lavori forzati. Sulla condanna a uno dei contrabbandieri, L. Vignon, cfr. anche CAMBON, 1937: 153.

secolo¹³⁹. Il suo rilascio avvenuto già dopo qualche giorno ne differenzia notevolmente la sorte rispetto a quella di alcuni colleghi amburghesi che furono arrestati, deportati a Parigi e soggetti ad una detenzione arbitraria di diverse settimane, né si ritrova in altre città dell'Impero qualcosa di simile alla *Commission pour le recouvrement des capitaux ennemis*, creata da Davout nei dipartimenti anseatici.

Già nel febbraio 1812 una inchiesta rivelava che la casa amburghese «Breyde & Meyers», negozianti patentati e dotati di un conto alla Banca di Amburgo, si erano arricchiti negli ultimi tre anni grazie al commercio di cereali con la Gran Bretagna; le spedizioni erano teoricamente dirette verso la Svezia, ma gli avvisi di avvenuta ricezione delle merci provenivano da Londra. La casa si occupava anche di transazioni finanziarie tra Inghilterra e continente. I due soci non poterono essere arrestati: Breyde si trovava a Tönning, Meyer sulle coste russe, ed un fratello di quest'ultimo a Göteborg: in questo caso le autorità francesi si dovettero limitare a mettere i sigilli sulle carte commerciali dalla ditta¹⁴⁰.

Il 27 aprile 1811 veniva invece arrestato ad Amburgo Octavio Rudolph Schröder, negoziante presso la ditta del padre. Dopo una detenzione durata qualche settimana, egli partiva sotto scorta per Parigi, dove sarà detenuto fino al mese di ottobre¹⁴¹. Più o meno nello stesso tempo, anche i negozianti amburghesi Levy e Lehmann subivano una sorte analoga¹⁴². Gli interrogatori di

¹³⁹ Cfr. *supra*, cap. 5.4.

¹⁴⁰ La vicenda in A.M.A.E.P., Corr. Pol., Allemagne 748, n°294-299.

¹⁴¹ Un colorito resoconto del viaggio e della propria detenzione a Parigi in SCHROEDER, 1865. L'elemento che più differisce dal quadro che emerge dalle fonti ufficiali consiste nel fatto che le autorità francesi sembrano considerare che il vero organizzatore del contrabbando fosse il cognato del giovane Schröder, tale Wasman, che dopo un soggiorno a Helgoland nel 1810 era ritornato ad Amburgo, fuggendo alla notizia dell'arresto di Schröder. Da parte sua, Schröder si definisce nelle sue memorie come semplice commesso del padre - ancora saldamente alla testa della ditta e non, come indicato da d'Aubignosc, da tempo ritiratosi dagli affari - e segnala la partecipazione del cognato, residente a Helgoland per conto di una ditta di Londra, ma sembra distinguerlo da qualcuno, di cui non fa il nome, che avrebbe preso la fuga alla notizia dell'arresto.

¹⁴² A.N.P., F⁷6564, camicia "Levy et Lehmann": Salomon Abraham Levy, 28enne nel 1811, si era trasferito da Amsterdam ad Amburgo verso il 1802; suo fratello era installato a Londra; il 34enne Michael Lehmann, della «Lehmann & Co.», era invece nato ad Amburgo, ed aveva un socio a Göteborg. Arrestati a metà aprile 1811 e trasferiti a Parigi, furono rimessi in libertà già nell'agosto, su cauzione di un gioielliere parigino, in considerazione che le operazioni commerciali "non irrèprochables" erano precedenti all'annessione di Amburgo all'Impero. Il rapporto di Réal al Ministro della Polizia del 30 agosto 1811 stabiliva "Qu'il paraît que ces négociants ont pris une part assez active au commerce de contrebande entre l'Angleterre et le continent [...] Qu'au mois de novembre ils ont fait entrer dans le port de Villam (Königsberg) des marchandises de fabrique anglaise qu'un de leurs correspondants est parvenu à faire nationaliser au moyen d'une forte remise; et qu'ils ont été envoyées et vendues à Leipsick".

Schröder e la corrispondenza scoperta in soffitta, probabilmente grazie alla delazione di un domestico, rivelavano come l'imputato, sotto i falsi nomi di Haussmann, Eisenhardt o di Georgi, e assistito da suoi agenti a Varel, a Göteborg e alle poste di Lauenburg e Haarbùrg, fosse l'intermediario di diverse casse commerciali di Memel, Königsberg, Berlino e San Pietroburgo, per conto delle quali si procurava tra l'altro licenze di navigazione inglese. Le spedizioni delle merci proibite avvenivano sulla diligenza della posta, che la Dogana non controllava, mentre venivano invece esaminate tutte le casse ed i pacchi privati. Come concludeva un rapporto, Schröder

avait depuis longtemps une correspondance suivie avec l'Angleterre. Il s'était beaucoup occupé de l'introduction en France des marchandises sur le continent, et de leur circulation dans l'intérieur en frustration de droits¹⁴³.

Tuttavia egli non si era occupato di politica, e ciò sembra avergli risparmiato una sorte peggiore: rinvio ad Amburgo fu soggetto per qualche tempo a misure di sorveglianza, ma la vicenda non sembra aver avuto seguito giudiziario. Se il mondo del negozio lo mise al bando, non fu certo a ragione della sua detenzione, tanto più che Schröder aveva evitato di accusare intermediari che non fossero già noti alla polizia: tuttavia all'arresto del giovane alcuni conoscenti avevano indotto il padre a versare delle somme piuttosto consistenti per ottenere la pronta liberazione del figlio. Quando questi fu deportato a Parigi, senza che le somme fossero restituite, il padre aveva denunciato l'accaduto alle autorità. Sulla vicenda D'Aubignosc constatava amaramente:

Les habitans de Hambourg ne regrettent point l'argent donné pour gagner l'autorité. Le secret sur les sacrifices faits dans cette vue est le seul point d'honneur qui connaisse le commerce. Il se vante de ses succès dans ce genre, sans jamais les dévoiler. On n'entendra point accuser ceux que l'on a trouvés accessibles avant l'incorporation; mais en échange, que de malédictions données au Sieur Schroeder pour avoir osé convenir et accuser des sacrifices faits dans son affaire. La famille Schroeder est déshonorée pour ce fait. On a craint que cet exemple ne fût suivi et ne fermât toutes voies aux accommodements¹⁴⁴.

Fino a quando Amburgo restò soggetta al regime costituzionale, gli arresti arbitrari di negozianti restarono peraltro un fatto relativamente isolato. Solo nel maggio 1813 saranno ordinate deportazioni intimidatorie, allo scopo di costringere i recalcitanti a versare le quote previste dalla contribuzione straordinaria punitiva di 48 milioni di franchi. Tuttavia ad Amburgo più che altrove sembra si possa individuare una pratica sistematica di sorveglianza poliziesca.

¹⁴³ A.N.P., F⁷6564, doss. 2508, rapporto di Réal al Ministro della Polizia, 4 ottobre 1811.

¹⁴⁴ A.N.P., F⁷7017, camicia 4, n° 8871, rapporto di d'Aubignosc al Ministro della Polizia, 29 maggio 1812.

La corrispondenza mercantile era analizzata dal commissario generale di polizia prima di essere rimessa ai destinatari. Delle spie riferivano periodicamente le voci che circolavano negli ambienti mercantili. Ma, soprattutto, una commissione di dubbia legittimità costituzionale si incaricava di inquisire e punire quei negozianti che avessero ancora contatti con la Gran Bretagna.

La *Commission de Recouvrement des Capitaux ennemis* di Amburgo era stata istituita da Davout il 13 settembre 1811: era composta da d'Arincourt, uditore al Conseil d'Etat distaccato presso l'amministrazione delle Dogane, dall'assessore municipale Voigt, e da Augier de la Saussaye, commissario centrale dell'alta polizia. Benché non ne fosse membro, determinante era l'influenza di d'Aubignosc, che forniva alla commissione le informazioni ricavate dall'analisi della corrispondenza e dai rapporti dei suoi informatori. Compito della Commissione era ricevere in versamento i fondi ed i capitali appartenenti al commercio nemico la cui dichiarazione era stata imposta, con *arrêté* del 30 luglio 1811, entro le ventiquattr'ore; la Commissione doveva inoltre ricercare i fondi che non fossero stati dichiarati. Questa seconda funzione acquisì importanza crescente, fino a trasformare la Commissione in un organismo inquisitorio che si arrogava il diritto di convocare, interrogare ed eventualmente esaminare i libri contabili di quei negozianti che fossero sospetti di legami con la Gran Bretagna; in caso di colpevolezza, la Commissione obbligava al pagamento del triplo valore della somma non dichiarata¹⁴⁵.

In effetti l'esistenza stessa della Commissione era assai irregolare: nessun decreto napoleonico prevedeva un organismo simile, creato da Davout nell'evidente intento di risolvere in qualche modo i problemi specifici posti dall'incorporazione del territorio anseatico. Davout diede vigore di legge al regolamento della Commissione il 26 febbraio 1812, una settimana prima di lasciare Amburgo per la Campagna di Russia, quando ormai, entrato in vigore il regime costituzionale ad Amburgo e sciolta la Commissione di governo da lui presieduta, egli non aveva più alcun titolo per assumersi una tale iniziativa. Nell'evidenziare tale anomalia, il Gran Prevosto della Corte Prevostale di Amburgo sottolineava che per legge la punizione dei delitti di frode avrebbe dovuto spettare, prima dell'entrata in funzione della corte da lui presieduta, ai tribunali correzionali¹⁴⁶.

Di fatto, la Commissione cessò spontaneamente le proprie funzioni dagli

¹⁴⁵ Copia dell'*arrêté* che istituiva la *Commission de recouvrement* ad Amburgo, Brema, Lubeca e Oldenburg in A.N.P., F¹²566-595, camicia "Commissions de recouvrement", dove sono conservati anche i verbali delle sedute: per Amburgo, quelli dalla 2^a (21 settembre 1811) alla 56^a (3 febbraio 1812), con una lacuna dalla 42^a alla 45^a inclusa.

¹⁴⁶ A.N.P., BB¹⁸169, doss. 7424, rapporto del Gran Prevosto De Latte al Ministro della giustizia, 10 luglio 1812.

inizi di aprile 1812¹⁴⁷. Nel semestre in cui essa fu attiva, si era appropriata quasi 600.000 franchi, ai quali vanno aggiunte le merci appartenenti al nemico e fatte depositare nei magazzini della Dogana, di cui la partita più consistente era quella di 97 balle di seta cruda, del valore di almeno 300.000 franchi, che un consignatario di Altona aveva avuto l'imprudenza di depositare da un negoziante amburghese come cauzione per un credito¹⁴⁸. In almeno un caso - si tratta dei potenti banchieri Osy - la Commissione fu peraltro costretta alla restituzione delle somme sequestrate, non senza grande disappunto del commissario d'Aubignosc:

La restitution aux Sieurs Osy de la somme de 100.000 Marks que la Commission de Recouvrement les avaient obligés à verser dans les caisses impériales par suite d'opérations illicites, fait grande sensation dans Hambourg. Cette maison, assez inconséquente dans ses propos, au lieu d'attribuer cette décision à la magnificence de Sa Majesté n'y voit qu'une espèce de triomphe remporté sur l'autorité française. On dit hautement aujourd'hui que toutes les opérations de la Commission de recouvrement seront condamnées. Les hambourgeois ne sont point d'une trempe qui permette de ces retours¹⁴⁹.

Tralasciando per il momento le considerazioni sulla tempra degli Amburghesi ed in generale la visione delle autorità francesi della popolazione dei territori annessi, su cui dovremo ritornare, l'elemento che sfuggiva a d'Aubignosc era che il regime non poteva fare a meno di un certo appoggio della finanza internazionale, strettamente legata al grande commercio. Il commissario ne aveva peraltro già avuto una chiara riprova nel 1811. Da fine agosto 1811, d'Aubignosc aveva infatti iniziato a spedire a Parigi tutte le tratte trovate esaminando le lettere che transitavano per l'ufficio postale di Amburgo: in poco più di un mese, aveva trovato più di 300 lettere di cambio. D'Aubignosc riteneva che le tratte spiccate da Londra su una casa del continente fossero da

¹⁴⁷ A.N.P., F⁷3232, rapporto di d'Aubignosc, 26 settembre 1812.

¹⁴⁸ A.N.P., F¹²566-595, verbali della Commission de recouvrement di Amburgo. I bollettini rimessi ai negozianti per la dichiarazione delle somme nemiche in loro possesso sono numerati progressivamente, da 1 a 54, e danno una somma totale di 585.115 franchi: mancano tuttavia tre bollettini. Tra le merci sequestrate, anche alcune riscattate nel 1806, depositate per conto di un negoziante inglese presso Godeffroy. La seta era stata affidata da Dehn di Altona a «Schultze & Schumann» di Amburgo (47° verbale, 6 gennaio 1812).

¹⁴⁹ A.N.P., F⁷7017, camicia 4, n° 67, bollettino di d'Aubignosc, 12 maggio 1812. «Osy & Co.» erano stati obbligati a versare la somma di 180.000 franchi: il sequestro non concerneva tratte tirate direttamente dall'Inghilterra, ma tratte tirate dai Rothschild di Londra e pagate da Osy per conto dei Rothschild di Francoforte. Tutta l'operazione era legata al tentativo di estrarre piastre e guinee dall'Inghilterra, in cui erano coinvolti anche i Rothschild di Dunquerque: cfr. il verbale della 56ª seduta della Commissione, in A.N.P., F¹²566-595: si trattava della somma in assoluto più elevata riscossa dalla Commissione. Sul banchiere Osy e sulle sue manovre per abbassare il cambio francese negli anni che precedettero l'occupazione militare di Amburgo, cfr. BRUGUIERE, 1973: *passim*.

considerarsi come proprietà inglese detenuta da sudditi imperiali, e che come tale fossero esigibili sia in base al decreto di Berlino che in base all'*arrêté* del 30 luglio 1811¹⁵⁰. Il Ministro della polizia, duca di Rovigo, trasmetteva un rapporto a Napoleone, chiedendo come doveva procedere, visto che non aveva mai ricevuto istruzioni in proposito:

J'aurais craint en suivant une autre marche de donner lieu à des réclamations de la part des négociants et banquiers, et peut-être même à des mesures de représailles qui auraient pu être préjudiciables aux sujets de V.M., et particulièrement aux hollandais¹⁵¹.

In ottobre, il Ministro invitava d'Aubignosc a sospendere gli invii a Parigi delle tratte sequestrate:

Je ne puis en faire aucune usage. Sa Majesté, sur le rapport que je lui ai soumis, n'a donné aucun ordre pour exiger le recouvrement des fonds appartenant à l'Angleterre, qui peuvent se trouver chez les banquiers ou autres¹⁵².

Le tratte esigibili nella 32^a divisione militare, cioè nei dipartimenti anseatici ancora soggetti al governatore Davout, furono rinviate ad Amburgo, dove la *Commission de recouvrement* si incaricò di costringere i negozianti a versare a profitto dell'erario le somme dovute ai negozianti inglesi. Se ad Amburgo Davout e d'Aubignosc poterono permettersi di procedere senza eccessivi riguardi nei confronti dei negozianti locali, a Parigi le cautele nei confronti del mondo della finanza erano assai maggiori, anche perché la difficile congiuntura del 1811 scongiurava di aggravare ulteriormente la situazione con nuovi sequestri.

La crisi apertasi alla fine del 1810 col fallimento della casa Rodde di Lubeca - insolvente per la bellezza di 2,5 milioni di marchi - ne aveva provocate altre di maggiore entità, a Amsterdam come a Parigi, ed aveva ben presto destabilizzato anche il settore industriale, già scosso dai turbamenti del mercato provocati dalla tariffa di Trianon e dai numerosi sequestri operati nei mesi successivi¹⁵³. Il fallimento di Rodde indusse diversi banchieri parigini, impli-

¹⁵⁰ A.N.P., F^{76347B}, lettere di d'Aubignosc del 28 e 29 agosto, 27 settembre, 2 e 4 ottobre 1811, in accompagnamento delle tratte sequestrate.

¹⁵¹ A.N.P., F^{76347B}, rapporto del duca di Rovigo a Napoleone, 5 settembre 1811.

¹⁵² A.N.P., F^{76347B}, lettera del duca di Rovigo a d'Aubignosc, ottobre 1811. Da parte sua Fievée notava che era errato concludere, dal fatto che in tre mesi fossero state fatte timbrare all'*Enregistrement* di Amburgo lettere di cambio per 68 milioni, che i negozianti della città continuassero a mantenere un circuito clandestino di affari con la Gran Bretagna: la città, sottolineava, era il punto di riferimento di Svezia, Russia e Danimarca, grazie alla solidità della sua Banca e la stabilità del marco banco, ed era naturale che essa fosse ancora al centro degli scambi finanziari del nord Europa; ma, soprattutto, a suo avviso gli amburghesi erano ancora così storditi da tutte le modificazioni introdotte con l'annessione, da non azzardarsi a imitare i loro colleghi parigini e risparmiare l'imposta di registro: FIEVÉE, 1837: III, nota LXXXII, dicembre 1811, p. 163-164.

¹⁵³ Se la testimonianza di Bourienne è attendibile (A.M.A.E.P., Corr. Pol., Hambourg, t.121,

cati per somme notevoli, a richiedere un appoggio a Napoleone. Consultato in proposito, il Ministro del Tesoro Mollien osservava a proposito della vertiginosa circolazione di tratte sul continente:

Ces développements indiquent assez que les lettres de change dites de circulation ne sont que l'abus, la dégénération des véritables lettres de change; une lettre de change ne doit jamais être qu'un règlement définitif de compte; elle se dénature lorsqu'elle devient l'élément d'un compte indéfini¹⁵⁴.

Indubbiamente la circolazione delle tratte costituisce uno dei capitoli più complessi e più interessanti della storia economica di questo periodo. Le grandi dinastie di banchieri dirigevano e controllavano la circolazione internazionale del denaro, con le loro filiali nelle maggiori capitali europee al di qua ed al di là della Manica e grazie alla fitta rete di legami consolidata da anni di rapporti d'affari. Mediante cambiali si effettuavano anche i versamenti dei sussidi inglesi destinati alle coalizioni napoleoniche¹⁵⁵. Benché Napoleone non potesse ignorare che lo sconto commerciale tra la Gran Bretagna ed il continente servisse anche a regolare i pagamenti di transazioni commerciali inglesi, egli non poteva rischiare di mettersi contro il mondo della finanza, che in parte lo aveva sostenuto nel colpo di Stato di brumaio, e cui ancora l'Impero doveva ricorrere ogniqualvolta fossero necessarie somme consistenti in tempi brevi. Benché le burrascose relazioni tra Bonaparte e Ouvrard attestino come i rapporti tra regime e finanza non fossero privi di tensioni, resta comunque che

Napoléon fut [...] dans l'incapacité de soumettre à ses vues la «haute banque» européenne, c'est-à-dire le réseau et l'armature des liaisons commerciales, bancaires et personnelles unissant, par delà frontières et traités, les grands négociants et les banquiers de Londres, Paris, Amsterdam, Francfort et Hambourg [...]. Aucune génie militaire, aucune armée, aucune police, aucun mur douanier n'étaient en mesure de supprimer les échanges entre l'Angleterre et l'Europe, déjà in-

n° 189, rapporto a Champagny del 13 settembre 1810) il negoziante e senatore Rodde emetteva già da quattro anni cambiali scoperte che venivano utilizzate per far fronte ai bisogni finanziari della città, ovvero in definitiva per saldare le ingenti spese provocate dagli occupanti francesi. Sulla crisi del 1810-11 cfr. TULARD, 1989: voce "crises économiques", p. 557-560.

¹⁵⁴ A.M.A.E.P., Corr. Pol., Hambourg, t.121, n° 198, Mollien a Napoleone, 20 settembre 1810.

¹⁵⁵ La circolazione delle tratte sul continente poteva avvantaggiare i nemici dell'Impero anche secondo altre modalità, ad esempio per il regolamento delle forniture, come nel caso seguente: Salomon Coen Bacri fece protestare a Livorno a Giovacchino Gabrun per la «Tongren & Co.». Quest'ultimo rifiutava di onorare la cambiale in questione in attesa di ricevere la corrispondenza dal Nord Europa; la lettera di cambio era datata a Algeri, il 6 aprile 1808, per 20.588 pezze da 8 reali, all'ordine di David Coen Bacri (Algeri), parente dei Bacri di Livorno, e serviva per il regolamento della valuta ricevuta "per il servizio di S.M. re di Svezia, addebitandone il Commissario Reale del Convoi a Stoccolma secondo l'avviso ricevuto da Giovanni Norderling agente di Svezia ad Algeri. Ai sig. Tongren & Co. negozianti a Liv., e per me pagate a Salomon Coen Bacri [Livorno]: A.S.F., notarile moderno, protocolli 34100, notaio Boldrini, 23 maggio 1808.

terdépandantes économiquement à cette époque. Monnaies et effets commerciaux, crédits et placements, marchandises: ces matières premières des échanges internationaux que traitaient les marchands-banquiers du temps étaient d'une fluidité remarquable¹⁵⁶.

¹⁵⁶ J.B. [Jean BOUVIER] in MISTLER, 1968b: I, 182; R. DUFRAISSE in TULARD, 1989: voce "blocus continental", p. 228, è dell'avviso che Napoleone non abbia mai cercato di interrompere gli scambi finanziari tra continente e Gran Bretagna. Cfr. sulla finanza di Francoforte anche DUFRAISSE, 1981: 338. Sui legami tra Napoleone e la finanza parigina e su Ouvrard in particolare cfr. WOLFF, 1992: 59-80.

CAP. 9 - NEGOZIANTI E NOTABILI: UN RAPPORTO AMBIVALENTE

Dopo il colpo di Stato di brumaio, il *Moniteur* annunciava trionfalmente che "la classe des négociants est particulièrement dans la joie"¹. In un certo senso, chi aveva conosciuto il marasma economico del Terrore e le difficoltà della Convenzione non poteva che sperare in meglio. Si è già osservato, tuttavia, come nella scala di valori di Napoleone il commercio venisse all'ultimo posto, dopo agricoltura e industria. D'altro canto, lo stesso colpo di Stato di brumaio aveva necessitato l'appoggio di diversi banchieri, cui si dovrà ricorrere anche negli anni seguenti per far fronte alle spese, in attesa che l'organizzazione del sistema permettesse di regolarizzare le entrate². Tra il sospetto col quale il regime considerava lo spirito speculativo che riteneva proprio della classe mercantile e la necessità di ricorrere alla finanza privata per sostenersi, vi era una ambivalenza fondamentale. Così, se all'indomani del colpo di Stato di brumaio Napoleone comandò l'arresto di Ouvrard - i cui beni, in una stima probabilmente per difetto, erano valutati a 30 milioni di franchi - qualche anno più tardi lo stesso finanziere tornerà in primo piano, con l'iniziativa dei *Négociants réunis*. L'arresto di Ouvrard fu un passo falso che inquietò enormemente il mondo della finanza e del commercio³, e che possiamo assumere come simbolico inizio di una relazione conflittuale che avrebbe conosciuto anche momenti di relativa tranquillità, ma che era sostanzialmente insanabile all'interno di un'economia di guerra, nella quale la volontà regolamentatrice del regime si urtò in misura crescente con le esigenze e gli interessi dei negozianti. La sconfitta militare allontanò definitivamente le ultime simpatie che potevano ancora sussistere: furono le città portuali le prime a reagire con maggiore entusiasmo al ritorno dei Borboni⁴.

¹ Cit. in LACOUR-GAYET, 1950-55: IV, 309.

² BERGERON, 1978a: cap. VI.

³ Cfr. WOLFF, 1992: 59-80.

⁴ "At Bordeaux it might be recollected that the Bourbons were received with open arms, and that the town was the first to open its gates to the allies": cfr. Arch.Mun.Bx., Fonds Herbert Kramer, 62, estratto tratto da Sir Archibald Alison, *Travels in France during the years 1814-15*, Edimburgh, 1815, vol II, p. 168. Un dispaccio da Lord Wellington riferisce l'accoglienza ricevuta dagli Inglesi al loro ingresso a Bordeaux, il 12 marzo 1814: "The allied troops were received with the very expression of joy and attachment. The insignia of the existing government were torn down by the inhabitants, who universally hoisted the white cockade, and loudly and spontaneously declared their desire to support the House of Bourbon": il ritaglio di questo bollettino del Courier Office, datato 22 marzo, in St.A.HH., 111-1 *Senat Cl.I*, Lit. P^b, vol. 8G, Fasc 160^D. Cfr. JOUVENEL, 1942: 357; CHABERT, 1949: 278; per un confronto tra Bordeaux e Amburgo, VIDALENC, 1973: 449-450, e MISTLER, 1973: 466. Per una rilettura demistificatoria della giornata del 12 marzo cfr. RAMBAUD, 1914.

Pure, il sistema istituzionale costruito da Napoleone si fondava sul consenso del notabilato, all'interno del quale i negozianti potevano essere ampiamente rappresentati, visto che non difettavano certo dei requisiti richiesti per accedervi: fortuna, influenza, capacità. A priori, dunque, la relazione tra negozio e istituzioni non era necessariamente conflittuale, e fu probabilmente solo la durata della guerra a renderla tale: come rileva Markov a proposito della Dalmazia, il progresso sociale ed intellettuale portato dai Francesi non poteva infiammare i cuori, quando la miseria della popolazione ed il portafoglio dei più abbienti lo smentivano amaramente⁵. La volontà di prolungare il conflitto non può d'altra parte essere considerato come aspetto accessorio di un regime che fu e rimase essenzialmente militare.

I negozianti francesi dovettero sicuramente apprezzare la sicurezza e la stabilità politica e sociale che Consolato e poi Impero sembravano poter garantire. Sul versante più prettamente commerciale, invece, le novità rispetto al Direttorio furono assai meno marcate. Specie per quanto riguarda la valutazione di Napoleone e del suo *entourage* sul posto spettante nella società e nelle istituzioni al mondo del commercio, gli elementi di continuità erano numerosi. Già il sistema elettorale rivoluzionario aveva identificato nella proprietà - intesa come condizione necessaria per l'esistenza della libertà d'opinione e di giudizio - il requisito per la partecipazione politica attiva. Certo, non si erano ancora stravolti i principi di *Liberté, Egalité, Fraternité* al punto da instaurare un sistema rigidamente censitario articolato su più livelli, in cui la rappresentanza era ridotta al minimo necessario per salvare le apparenze, ma svuotata di reali poteri⁶. Già i rappresentanti della Nazione eletti in età rivoluzionaria, tuttavia - Terrore escluso - erano spesso prescelti tra i cittadini più benestanti, noti e influenti, così che a Bordeaux la presenza dei negozianti era stata oltremodo intensa. Nel decennio Novanta come all'epoca del Consolato e dell'Impero il negozio appartiene incontestabilmente all'*élite* che viene in quegli anni ridefinendosi.

Anche in politica commerciale la continuità di Consolato e Impero con il periodo precedente è evidente. Napoleone, lo si è visto, raccolse tutta l'eredità del Direttorio per quanto riguarda le proibizioni commerciali, la politica daziaria, la concezione stessa del ricorso alla guerra commerciale come potente arma contro il nemico. La novità consisterà semmai nell'intransigenza con la

⁵ MARKOV, 1971-72: 313.

⁶ Sullo spostamento che si verifica dopo Brumaio dei termini del dibattito politico nei paesi occupati dalle armate francesi, con una definizione della rappresentanza sempre più ristretta a coloro che rispondono a determinati requisiti, che prende il posto della sovranità popolare, cfr. WOOLF, 1990a: 15, 117-119.

quale questi principi saranno ribaditi, nella centralità che essi vennero assumendo nell'ottica imperiale, e soprattutto, nella politica di espansione territoriale concepita esplicitamente anche come mezzo per rendere efficace l'insieme delle misure di blocco all'Inghilterra.

Il favore col quale i negozianti poterono accogliere l'avvento di Napoleone è limitato peraltro ai territori della Francia che avevano conosciuto gli effetti devastatori del Terrore e della guerra negli anni Novanta, mentre per i negozianti di città annesse più tardivamente il discorso è ben diverso. Gli entusiasmi per la Rivoluzione che avevano contagiato alcuni tra i più illuminati esponenti delle borghesie urbane di tutta Europa si erano spenti alla notizia dell'esecuzione di Luigi XVI. Politicamente, si poteva anche mantenere un giudizio positivo su certe riforme attuate nella Francia rivoluzionaria: ma era semmai tutt'al più nell'ottica di migliorare le proprie istituzioni, non già per vedersi arrivare i Francesi in casa⁷. Specie dopo la proclamazione del blocco continentale, è certo che né i negozianti di Amburgo né quelli di Livorno potevano ragionevolmente auspicare l'annessione alla Francia. Quando questa fu cosa fatta, li ritroviamo però rapidamente coinvolti nelle istituzioni napoleoniche. Questa partecipazione, che qualche generazione più tardi sarebbe stata tacciata di colpevole collaborazionismo o giustificata come tentativo di impedire mali peggiori, sembra piuttosto rientrare nella tradizionale attitudine rispetto agli organismi di potere⁸; essa rispondeva in particolare alla necessità di inserirsi nelle istituzioni, controllare, e influenzare se possibile le scelte che potevano riguardare più da vicino il commercio e la propria città. Dal punto di vista della amministrazione francese, l'adesione dell'*élite* locale era di primordiale importanza per poter mettere in atto il nuovo modello istituzionale⁹.

Cercheremo di analizzare in questo capitolo la relazione intercorrente tra regime napoleonico e negozio portuale sul piano istituzionale: dopo qualche osservazione preliminare sul notabilato, esamineremo le possibilità di presenza del negozio negli organismi rappresentativi napoleonici (ovvero in che misura

⁷ Qualche osservazione in proposito relativamente al caso Toscano in FAROLFI, 1969. Per il favore con cui alcuni circoli illuminati di Amburgo avevano accolto la notizia della Rivoluzione francese, e per il distacco seguito dopo la condanna di Luigi XVI, cfr. DROZ, 1949: 139-140.

⁸ In ogni caso, il fatto di aver partecipato all'amministrazione francese non sembra aver impedito l'ascesa di alcuni amburghesi: i *maire-adjoints* Otto v. Axen e Chr. Nic. Pehmöller furono nominati senatori rispettivamente nel 1814 e nel 1816, i consiglieri municipali Jencquel, Benecke e Koch nel 1814, 1815 e 1818; Bartels, già senatore prima dell'annessione, divenne *Bürgermeister* nel 1820; von Hosstrup, consigliere municipale, divenne *Oberalter* nel 1843 (cfr. *Aus den Jahren*, 1917: 7-14; SCHRAMM, 1949: 276-280; HESKEL, 1904: 450).

⁹ Considerazioni generali sulle ragioni che spingevano le *élites* locali al *ralliement* e l'amministrazione francese alla loro cooptazione, come pure una critica alla storiografia nazionalistica che ha spesso insistito aprioristicamente sulle "riserve mentali" dei funzionari locali inseritisi nell'amministrazione napoleonica, in WOOLF, 1990a: 232-238.

essi erano presenti nelle liste dei *plus imposés*), ed in seguito la loro effettiva partecipazione. Ad una prima disamina, non mancano certo le fonti che possono dare un volto al notabilato napoleonico: gli elenchi dei maggiori contribuenti, dei cittadini più meritori, dei negozianti più considerati, frutto della quasi maniacale colletta di informazioni sui notabili locali da parte dell'amministrazione centrale, non fanno difetto; l'utilizzazione di queste fonti è tuttavia problematica. Se alcuni dei criteri che presiedono alla selezione possono essere presunti con relativa sicurezza - affidabilità politica, buona condotta, stima sociale - rimane irrisolto il problema di sapere quali filtri agissero prima che le informazioni giungessero alle autorità, e fino a che punto il modello socio-culturale dei funzionari venisse costruendo la realtà che troviamo riflessa¹⁰ - e deformata - in questi elenchi così pieni di dati e, come vedremo, di incongruenze. Il tema della proprietà fondiaria, inestricabilmente connesso con quello del notabilato, sarà affrontato nel capitolo seguente.

9.1 Il regno dei notabili

Il nostro problema è quello di determinare in che misura i negozianti delle tre città portuali parteciparono agli organismi istituzionali napoleonici e di valutare se possibile le modalità e la valenza della loro presenza. Più che ogni altro aspetto finora trattato, il tema del notabilato è tuttavia così ricco di implicazioni da obbligare ad un particolare rigore terminologico e metodologico.

Se vi è un generale consenso nel riconoscere che in età napoleonica la classe dominante venne ridefinendosi nel «notabilato»¹¹ essenzialmente attorno al criterio della proprietà, cui si univano influenza e talento, i problemi iniziano non appena si adottano le categorie di "nobiltà" e "borghesia" per raggruppare e definire i singoli individui che composero tale notabilato. La misura

¹⁰ Il punto è stato sollevato da WOOLF, 1990a: 51. Cfr. anche *ibidem*, p. 130-131.

¹¹ Riprendiamo la definizione generale datane da SAITTA, 1972: 53: "tale termine indica chi esercita una influenza politica e partecipa in qualche modo dell'autorità in nome e in virtù del proprio potere economico e della già conquistata posizione sociale". Per la storia del termine cfr. SOBOUL, 1970-83: III; 416-422. L'autore sottolinea come il termine non compaia nei testi istituzionali del Consolato e dell'Impero, ma coincida con le *listes de confiance* della costituzione dell'anno VIII, e con le liste dei 600 più tassati del dipartimento a partire dalla costituzione dell'anno X. In questo modo, la fortuna (e specificatamente quella fondiaria, che incideva in misura determinante sulla tassazione diretta) diverrebbe il criterio determinante, mentre merito e talento sarebbero messi in secondo piano. BERGERON e CHAUSSINAND-NOGARET, 1979, come già BERGERON, CHAUSSINAND-NOGARET e FORSTER, 1971, identificano invece il notabilato con i membri dei collegi elettorali di circondario e di dipartimento: la proprietà fondiaria resta elemento fondamentale (i membri dei collegi di dipartimento devono appartenere ai 600 più tassati), ma si deve notare che non è istituzionalmente sancita per la partecipazione ai collegi di circondario.

dell'incidenza di ciascuno dei due gruppi e l'analisi delle loro caratteristiche e dei comportamenti comuni rimettono infatti inevitabilmente in discussione l'interpretazione della Rivoluzione francese come rivoluzione borghese, suscitando accese controversie¹². Molto opportunamente, diversi interventi nell'ultimo quindicennio hanno contribuito a chiarire i termini del problema, invitando ad un maggiore cura nell'uso di modelli interpretativi e concettuali, e proponendo delle ipotesi di lavoro che prendano concretamente in esame l'interazione tra società, istituzioni e economia, piuttosto che definizioni slegate dal loro contesto¹³.

In Italia come in Francia, la presenza «borghese» nella classe dominante affermatasi dal periodo 1789-1815 si confonde con il problema storiografico della definizione della borghesia dell'Ottocento, «difettosa» in Italia, redditiera piuttosto che imprenditoriale in Francia. Benché anche in Germania il tema della "via particolare" nel rapporto tra borghesia e ceti aristocratici sia particolarmente sentito, il dibattito ha tenuto qui meno in considerazione l'esperienza della dominazione francese, tranne per le regioni renane. La storiografia su Amburgo si è semmai posta il problema di giustificare la peculiarità della città rispetto al resto della Germania; ed è significativo che gli unici studi sul notabilato anseatico in età napoleonica si debbano a studiosi francesi¹⁴.

La tematica delle forze che promossero la Rivoluzione esula cronologicamente dal presente studio, per il quale anche la questione dei vincitori e dei perdenti è in fondo marginale, se non nella misura in cui poté modificare le possibilità di partecipazione del negozio alle istituzioni in età napoleonica. È opportuno richiamare le differenti realtà istituzionali e sociali su cui si innestò il regime napoleonico nelle tre città esaminate: Amburgo, città-stato autogovernata, priva di una nobiltà cittadina e dove anzi ai nobili di altri Stati è ne-

¹² Per una rassegna delle diverse posizioni storiografiche sul tema, cfr. FEHRENBACH, 1981: 148-150; CAPRA, 1982; BECK, 1987: 1-9; DUFRAISSE, 1989: 293-294; BOUTIER, 1989: 279-281.

¹³ Si vedano SAITTA, 1972; CAPRA, 1978b; VILLANI, 1978 e 1986; RAPONI, 1981. Ad affrontare per primo in termini nuovi la questione del rapporto tra società e istituzioni dell'Italia napoleonica fu Carlo Zaghi nel convegno di Studi napoleonici (ZAGHI, 1969); per i criteri fino ad allora informanti della storiografia sul tema si veda la retrospettiva bibliografica di FAROLFI, 1965. Un invito al superamento del dualismo continuità/frattura e rivoluzione/riforme, possibile ricorrendo ad un approccio comparativo, in BERDING, FRANÇOIS e ULLMANN, 1989: 8-12.

¹⁴ JOULIA, 1970 e 1980; VIDALENC, 1970 e 1973; l'unica parziale eccezione è rappresentata da GOTTERI e GRAUMANN, 1991: si rilevi peraltro che l'interesse di Sabine Graumann per Amburgo nasce dallo studio della amministrazione e del notabilato renani (in particolare GRAUMANN, 1990). Per una messa a punto dei problemi relativi allo studio delle borghesie europee si veda ROMANELLI, 1988, 1989 e 1991; MACRY e ROMANELLI, 1984; KOCKA, 1988.

gata la proprietà fondiaria e la partecipazione politica; Livorno, dove la nobiltà cittadina è relativamente recente e dove per pregiudizio inveterato non si vuole conciliazione tra nobiltà e mercatura, costringendo le famiglie negozianti con aspirazioni di nobilitazione ad abbandonare l'attività professionale; Bordeaux, dove famiglie borghesi e ex-nobili cui la Rivoluzione ha tolto il titolo ma non il prestigio sono imparentate e legate da interessi economici comuni¹⁵. Per ragioni diverse, in nessuna di queste realtà un discorso sul negozio in termini di rigida contrapposizione tra nobiltà e borghesia sarebbe adeguato o significativo.

Del resto, numerosi studi hanno sottolineato la predominanza delle professioni liberali all'interno dei gruppi borghesi¹⁶. I nostri obiettivi sono qui più limitati: non già una analisi globale del notabilato delle tre città portuali, ma semplicemente qualche osservazione relativamente alla presenza dei negozianti. Più che l'amministrazione vera e propria composta da funzionari di carriera, considereremo i corpi rappresentativi, dove la partecipazione non escludeva l'esercizio di una attività professionale. Indubbiamente, sarebbe interessante esaminare la misura in cui i funzionari provenivano dalle famiglie del negozio, e stabilire così se l'amministrazione rappresentò in età napoleonica una alternativa professionale reale per i rampolli dei grandi negozianti locali: ma il tema è talmente ampio da richiedere uno studio specifico.

Per comprendere quanto segue, è opportuno richiamare brevemente le disposizioni relative ai diritti politici così come previste dalla costituzione dell'anno X e parzialmente modificate da quella dell'anno XII¹⁷.

Gli abitanti del cantone - circoscrizione intermedia tra il comune e il circondario (*arrondissement*) - erano elettori nelle *assemblee Cantonali*, le quali erano chiamate a:

- 1) proporre due candidati per la carica di giudice di pace del cantone.
- 2) scegliere i membri del *Consiglio Municipale* per comuni con meno di 5.000 abitanti, e proporre due candidati per ogni posto vacante nel *Consiglio Municipale* per i comuni con più di 5.000 abitanti. In questo caso, il Consiglio Municipale risultava composto da 30 membri scelti tra i *100 plus imposés* del comune.
- 3) eleggere i membri del *Collegio Elettorale di circondario*: a tali membri, eletti a vita in numero di 1 per ogni 500 abitanti del circondario¹⁸ (a cui se ne aggiungevano al massimo 10 - cifra in seguito portata a 25 - nominati direttamente da Napoleone) ma comunque in numero compreso tra 120 e 200, spettava

¹⁵ Cfr. su questo aspetto *supra*, cap. 2.

¹⁶ CAPRA, 1978b. Sulla eterogeneità della "borghesia" nell'epoca rivoluzionaria e napoleonica, cfr. anche LATREILLE, 1974: 12-13.

¹⁷ Quanto segue è tratto da GODECHOT, 1989: 573-575, 583, 590-595.

¹⁸ Il rinnovo dei Collegi Elettorali di circondario, come di quelli di dipartimento, avveniva solo quando risultassero vacanti un terzo dei posti, in seguito a decesso o revoca dei membri.

tava la proposizione di 2 candidati e 4 supplenti per ogni posto vacante nel Corpo Legislativo, nel Tribunato, nel *Consiglio di circondario*¹⁹.

- 4) eleggere i membri del *Collegio Elettorale di Dipartimento*: tali membri, eletti a vita in numero di 1 ogni 1.000 abitanti del dipartimento (a cui se ne aggiungevano al massimo 20 - cifra poi portata a 35 - nominati da Napoleone, scelti tra i 30 maggiori tassati del dipartimento o tra gli ufficiali della Legione d'Onore) ma comunque in numero compreso tra 200 e 300, erano scelti tra i *600 plus imposés* del dipartimento. Essi dovevano proporre 2 candidati e 4 supplenti per ogni posto vacante nel Corpo Legislativo, nel Senato e nel *Consiglio Generale di dipartimento*²⁰.

Per semplificare, riassumiamo nello schema seguente.

Funzione delle assemblee cantonali:

proporre candidati al consiglio municipale tra 100 più tassati	eleggere a vita il collegio elettorale di circondario	eleggere a vita il collegio elettorale di Dipartimento tra i 600 più tassati	proporre i candidati per le giudicature di pace
--	---	--	---

Questo il sistema previsto teoricamente dalla costituzione dell'anno X e successive modifiche dell'anno XII: tuttavia concretamente la sua applicazione fu ritardata. Le assemblee cantonali che nell'anno XI e XII elessero i membri del collegio elettorale di circondario e di dipartimento non furono infatti composte da tutti i cittadini che si erano fatti iscrivere sulla lista degli abitanti del cantone, come previsto dalla Costituzione, bensì sulla base delle *listes de confiances* previste dalla costituzione dell'anno VIII, composte da 1/10 della totalità della comunità. Gli aventi diritto al voto furono così il 10% di quelli che avrebbero potuto partecipare alle assemblee cantonali secondo le modalità previste dalla nuova costituzione. Se questa variante rispondeva alla esigenza pratica di eleggere rapidamente i due collegi elettorali e di proporre i candidati delle giudicature di pace e per i consigli municipali, è lecito supporre che vi fosse anche una precisa volontà di limitare il diritto di elezione e proposizione ad una *élite* di notabili - contrariamente a quanto previsto per l'accesso alle assemblee cantonali: era infatti abbastanza prevedibile che la scelta dei cittadini chiamati a designare al loro interno quel 10% che avrebbe avuto diritto di elezione e proposizione si sarebbe inevitabilmente portata sui più noti, i più ricchi e i più influenti: in altre parole, su quei notabili su cui il regime desiderava fondare il

¹⁹ Il *Consiglio di circondario* era composto da 11 membri, in carica per 15 anni. La rielezione era prevista esclusivamente in concomitanza con le elezioni al Corpo Legislativo. Nel frattempo era il Primo Console, e poi l'Imperatore, a riempire con nomine dirette i posti vacanti.

²⁰ Il *Consiglio Generale di dipartimento* era composto da 16, 20 o 24 membri a seconda dell'importanza del dipartimento, ed era soggetto alle stesse norme che il Consiglio di circondario per quanto concerne la rielezione dei suoi membri.

proprio consenso. Nei territori di recente annessione le prime nomine avvenivano ad opera delle commissioni di governo provvisorie, ed erano poi sottoposte alla approvazione imperiale: la necessità più urgente era di permettere all'amministrazione di funzionare; solo in un secondo tempo si procedeva a radunare le assemblee cantonali e mettere in moto il meccanismo di elezione e proposizione previsto dalla costituzione. Sia ad Amburgo che a Livorno, le assemblee cantonali chiamate a eleggere i membri del collegio elettorale di dipartimento e di circondario furono convocate per la prima volta appena nell'ottobre 1812. Le elezioni di Livorno brillarono per la massiccia diserzione dei potenziali votanti: 77 dei 1.600 aventi diritto nel cantone di Livorno orientale, 21 su 1.600 a Livorno occidentale, 43 su 800 a Livorno nord e 9 su 800 a Livorno sud²¹.

9.2 Liste dei "plus imposés"

I notabili del Consolato e dell'Impero, come abbiamo visto, possono essere identificati sia con i membri dei Collegi Elettorali di circondario e di dipartimento²², che con le liste dei più tassati del comune e del dipartimento. Analizzeremo qui le liste dei 100 e dei 600 *plus imposés*, che ci offrono una campionatura di notabili ad un livello precedente la scelta, operata sulla loro base, dei membri del Consiglio Municipale e dei Collegi Elettorali di Dipartimento. Se la base formalmente è puramente censitaria, occorre tener tuttavia presente che queste liste, prodotte all'interno del meccanismo di rappresentanza elettorale, sono comunque già viziate da preoccupazioni politiche, che ne determinano esclusioni e aggiunte²³. La facoltà inoltre, da parte del contribuente, di cedere i suoi diritti di iscrizione ad un parente prossimo o di farsi iscrivere in una piuttosto che in un'altra località in cui possiede dei beni, così come l'attribuzione delle proprietà della moglie o di una vedova al marito o al figlio, aumentano la problematicità dell'uso di questa fonte. Questi limiti sono ancora più sensibili per Amburgo, città di frontiera. Nel rimettere al Ministero degli Interni la li-

²¹ A.N.P., F¹CIII Méditerranée 1, liste dei membri che compongono il collegio elettorale del dipartimento e quello del circondario di Livorno, con indicazione del cantone che li ha eletti, data dell'elezione, numero di votanti e voti ricevuti dagli eletti. Il fenomeno della scarsissima partecipazione degli elettori è stato già segnalato da FILIPPINI, 1971-72: 350-351, e interpretato come chiaro segno di opposizione. Per Amburgo, cfr. OSBURG, 1988: 56. Dal marzo al maggio 1813, Amburgo fu libera dalla dominazione francese. Al ritorno dei francesi, il dipartimento fu posto sotto la legge militare, ed il sistema costituzionale venne di conseguenza sospeso: il regime elettorale non entrò dunque mai completamente in atto.

²² Cfr. BERGERON e CHAUSSINAND-NOGARET, 1979, ed i volumi dedicati ai singoli dipartimenti *Grands Notables du Premier Empire*, Paris, Ed. du C.N.R.S.. Cfr. *supra*, nota 11.

²³ "Elles correspondent en effet à des préoccupations et à des *a priori* des autorités parisiennes. Elles sont en quelque sorte officielles, n'ont retenu que les personnages en accord avec le système et ignorent les opposants": CAVIGNAC e VALETTE, 1986: 3.

sta dei cento più tassati di Amburgo e delle altre città del dipartimento con popolazione superiore a 5.000 abitanti, il prefetto delle Bocche dell'Elba osservava:

Dans ce Département et notamment dans la ville de Hambourg il n'y [a] aucune proportion entre la fortune des individus et leurs contributions. Des personnes très riches ne possèdent qu'un seul immeuble savoir leur maison, souvent aucune, et ne paient ainsi qu'une patente et une contribution mobilière qui n'est jamais très élevée. Les propriétés que quelques personnes possèdent hors le Département sont sises dans le Holstein ou, mais plus rarement, dans le Mecklembourg, et le montant des contributions qu'elles payent, fut-il connu, ne peut figurer sur cette liste²⁴.

Si tenga inoltre presente che in nessuna delle tre località il catasto, benché avviato, era ultimato. La cautela è dunque d'obbligo, e rende prudente non spingere troppo oltre le conclusioni che sarebbero possibili se la fonte fosse realmente uno specchio fedele della gerarchia dei contribuenti e se si potesse presumere una certa proporzionalità tra imposta e fortuna, il che è assolutamente da escludere²⁵. E' comunque possibile ricavare qualche elemento da questi elenchi.

Per Livorno disponiamo della lista a stampa dei 600 maggiori tassati del dipartimento del 1812 e di una lista manoscritta, più ricca di informazioni, dei 100 più tassati della città²⁶. Per Amburgo, disponiamo della lista manoscritta e di quella a stampa dei 100 maggiori contribuenti del 1812, così come della li-

²⁴ A.N.P., F¹BII Bouches de l'Elbe 1-2, annotazione riportata sulla colonna delle osservazioni della lista dei 100 più tassati di Amburgo, prodotta dalla prefettura del dipartimento il 18 giugno 1812.

²⁵ Il fatto è rilevato anche per il dipartimento del Mediterraneo, sul quale il prefetto Capelle segnalava: "La junte [provvisoria di governo] a pensé que la formation de cette liste [dei 600 più tassati] éprouverait de grandes difficultés et ne pouvait avoir lieu que d'une manière très inexacte. [...] l'inégalité de la répartition des contributions entre les contribuables est tellement évidente, que la masse des impositions que payera un particulier ne donnera pas toujours une idée véritable de la valeur de ses propriétés". A.N.P., F¹CIII Méditerranée 1, lettera di Capelle al Ministro degli Interni, 18 gennaio 1809. Il problema non era affatto risolto qualche anno dopo: il verbale del consiglio municipale di Livorno del 10 giugno 1813 (A.S.L., *Prefettura del Mediterraneo*, 34) riporta: "Il signor *maire* ha esposto come nella lista dei seicento più imposti del dipartimento risultano molti errori a danno della Comune, in quanto che vi figurano molti proprietari di case della Città di Livorno che non sono certamente i maggiori imposti del Dipartimento, e per la divisione a cui sono soggetti i beni posseduti dai medesimi, e per lo sgravio a cui hanno diritto in ragione degli spigionamenti dei beni medesimi". Qualsiasi riparto che venisse operato sulla base della lista dei 600 - si proseguiva - vedrebbe dunque Livorno sovrarappresentata. L'osservazione è interessante perché indica come l'inclusione nella lista non fosse concepita come un onore (possibilità di far parte del collegio elettorale del dipartimento) ma piuttosto come una possibile fonte di tasse o aggravii.

²⁶ Le liste a stampa si limitano a riportare nome, cognome e luogo di residenza del contribuente, mentre tutte le informazioni censitarie ed i dettagli relativi alla carriera dei prescelti sono scomparse a questo livello.

sta a stampa dei 600 più tassati del dipartimento. Per Bordeaux e la Gironda abbiamo, oltre dalle liste definitive a stampa, anche diversi manoscritti intermediari; è inoltre possibile confrontare l'evoluzione tra liste compilate in anni diversi.

Le liste dei «600 plus imposés» del dipartimento

Cominciamo da qualche osservazione sulle liste dei 600 più tassati del dipartimento, in cui come è noto i primi 30 maggiori tassati, posti in ordine di tassazione decrescente a inizio lista, vengono distinti dai 570 nominativi restanti elencati in rigoroso ordine alfabetico. Una prima constatazione è relativa alla diversa presenza, tra i 30 maggiori tassati, dei residenti del capoluogo: nel 1812 nel dipartimento del Mediterraneo, i livornesi sono solo 7 (23%); nelle Bocche dell'Elba, gli amburghesi sono 17 (57%); nel dipartimento della Gironda, troviamo 24 bordolesi (80%)²⁷. Queste differenze non possono essere spiegate con la diversa incidenza della concentrazione urbana nel capoluogo rispetto alla popolazione complessiva. Se ad Amburgo risiedeva il 27% degli abitanti del dipartimento delle Bocche dell'Elba (100.392, sobborghi esclusi, su 373.221)²⁸, a Livorno e a Bordeaux troviamo invece percentuali simili. La città labronica contava nel 1813 50.319 abitanti su una popolazione complessiva del dipartimento di 324.692 abitanti (15%)²⁹, mentre nel capoluogo girondino vivevano 90-95.000 abitanti su un totale dipartimentale di 514.562, pari al 18%³⁰. La predominanza dei bordolesi nelle liste dei più tassati del dipartimento si spiega piuttosto col fatto che sia l'antica nobiltà terriera che i negozianti risiedevano nel capoluogo. Nel dipartimento del Mediterraneo, invece, i grandi proprietari abitavano piuttosto a Pisa (14 nominativi sui 30 più tassati); infine nei territori delle Bocche dell'Elba accanto al negozio amburghese troviamo tra i primi trenta contribuenti un certo numero di grandi proprietari estranei alla città.

Se esaminiamo ora la residenza degli altri 570 tassati compresi nelle liste, possiamo osservare che per il dipartimento del Mediterraneo gli abitanti del capoluogo sono 208; coi 7 livornesi dei 30 maggiori contribuenti, abbiamo

²⁷ Gli elenchi a stampa dei 600 più tassati del dipartimento per l'anno 1812 si trovano: A.N.P., F¹CIII Méditerranée 1; A.d.G., 3 M 18; e St.A.HH., 112-3 Mairie Hambourg 17.

²⁸ Per gli abitanti di Amburgo, A.N.P., F⁷3059, n° 256 (maggio 1811), per quelli del dipartimento A.N.P., BB³⁰182, Etat de la population. In A.N.P., F¹BII Bouches de l'Elbe 1-2, la popolazione di Amburgo è valutata a 95.080 abitanti, che ascendono a 106.920 se si includono i sobborghi. Il documento è senza data, ma risale verosimilmente agli inizi del 1811, giacché è prodotto al fine di stabilire la divisione del circondario in cantoni.

²⁹ CIANO, 1963: 33-34; BANDETTINI, 1961: 181.

³⁰ Popolazione della Gironda e di Bordeaux nell'*Almanach Impérial*, 1810.

un totale di 215 nominativi di contribuenti residenti nel capoluogo (35%). Gli amburghesi sono 277, aggiungendo i 17 maggiori tassati arriviamo a 294 (49%); per Bordeaux, 304 nominativi, più i 24 maggiori: totale 328 (55%)³¹. I risultati relativi ai 600 maggiori tassati dell'intero dipartimento precisano le ipotesi avanzate per spiegare le differenze evidenziate dalla disamina dei maggiori 30 tassati. Per il dipartimento del Mediterraneo possiamo osservare che se i 30 maggiori contribuenti non sono prevalentemente livornesi, l'inclusione dei nominativi ad una fascia più bassa di imposizione permette alla città di recuperare in parte il proprio peso, che resta tuttavia minoritario (da 23 al 35%). Minori le variazioni ad Amburgo, e di senso contrario (dal 57 al 49%): la maggioranza dei grandi proprietari risiede in città, ma un buon numero di proprietari medio-grandi e quasi la metà dei 30 maggiori risiede altrove. Per Bordeaux, il confronto tra i 30 e l'insieme dei 600 tassati ci permette di affermare che se i maggiori proprietari avevano il loro domicilio in città, la media proprietà sembra invece più dispersa sull'intero territorio del dipartimento (80% dei 30 maggiori tassati contro il 55% del totale dei 600 risiedono a Bordeaux).

Cerchiamo ora di individuare, tra i maggiori tassati dei capoluoghi di dipartimento, quanti fossero negozianti. Per Amburgo, ci siamo basati su un confronto nominativo con l'*Adreßbuch* del 1812, un almanacco in cui vengono riportati circa 9.000 nominativi: per gli artigiani, gli addetti al commercio e alla banca, e le professioni liberali, viene indicata anche la professione. Sui 17 nominativi fornitici dalla lista, 16 sono presenti nell'*Adreßbuch*³², ma in un caso di omonimia (Joh.-Bernard Paschen) non è possibile stabilire se si tratti di un negoziante o di un *Finanzrat*. Dei 15 di più sicura identificazione, 12 appartengono al mondo del negozio o della banca.

Per Livorno disponiamo di un almanacco del 1816; è preferibile dunque ap-

³¹ Nella lista dei 550 più tassati del dipartimento della Gironda del 1807, i bordolesi erano esattamente nella stessa proporzione: 303 su 550 (55%). La lista a stampa in A.N.P., F^{1C}III Gironda 2.

³² Johann-Christian Zesterfleth, al 29° posto tra i 30 maggiori tassati, non figura né sull'*Adreßbuch* del 1802, né su quello del 1812. Non è presente neppure tra i 100 maggiori tassati del comune di Amburgo del 1812. Una lista di candidati alla presidenza delle assemblee cantonali e la lista delle 73 persone *les plus marquantes* del dipartimento specifica che si tratta di un giurista, sposato con due figli, consigliere alla Corte imperiale, il cui reddito viene stimato a 6-10.000 franchi. Era un uomo relativamente giovane, nato nel 1776 o nel 1780: A.N.P., F^{1B}II Bouches de l'Elbe 1-2, entrambi gli elenchi sono del 1812. In una lettera del procuratore della Corte Imperiale di Amburgo in cui si fa' il bilancio delle defezioni avvenute dopo la prima evacuazione francese di Amburgo, "l'hannoverano" Zesterfleth viene segnalato, insieme al presidente della seconda camera della Corte Bartels, come tra i più attivi ispiratori della Legione anseatica, la forza militare formatasi per combattere i Francesi: A.N.P., BB³⁰182, lettera di Eichorn del 3 maggio 1813. Sarà uno dei 30 esclusi dall'amnistia proclamata dopo il ritorno dei Francesi: SERVIERES, 1904: 360.

poggiarci sui ruoli delle patenti e sullo spoglio esaustivo condotto sui notai roganti a Livorno nel 1812, volto appunto ad individuare nominativamente tutti i negozianti della piazza³³. David Busnach e Vincenzo Danty sono negozianti patentati per tutta la durata del regime napoleonico; Pietro Strambi, Pietro Malenchini e Giovanni Calamai figurano tra i tassati dell'imposta straordinaria sul commercio stabilita nel 1807, ma non nei ruoli della patente: hanno dunque forse abbandonato l'attività mercantile, benché provvisoriamente: Malenchini e Calamai figurano infatti come negozianti nell'Almanacco del 1816. Quanto a Salomone de Montel, paga la patente di negoziante solo nel 1809, ma si definisce ancora negoziante in un atto notarile del 1812. Solo Francesco Bicchierai sembra completamente estraneo al mondo del negozio. I nominativi sono ben noti: Calamai, Bicchierai e Danty risultano fra i maggiori acquirenti di beni nazionali in Toscana; De Montel si era accaparrato nel 1804 l'azienda di San Regolo, venduta dal demanio nel tentativo di sanare il bilancio; David Busnach, genero di Salomon Coen Bacri, aveva acquistato una mole estremamente considerevole di beni immobili, specie urbani³⁴. Si sarebbe tentati di concludere che i notabili livornesi sono per lo più negozianti o ex-negozianti che hanno acquisito in data recente beni fondiari per somme assai ingenti, che hanno permesso loro di entrare a far parte, seppure ancora in netta minoranza, della rosa dei maggiori proprietari del dipartimento del Mediterraneo.

Per Bordeaux non disponiamo dei registri delle patenti; per il confronto volto a stabilire le professioni possiamo ricorrere però all'elenco dettagliato dei 100 maggiori tassati di Bordeaux dell'anno 1812, e in via sussidiaria confrontare i nominativi con gli almanacchi³⁵, che riportano senza ulteriori specificazioni negozianti e mercanti in un unico elenco in ordine alfabetico, mentre non indicano, come invece avviene per Amburgo, le professioni estranee al commercio.

³³ Non è stato possibile rinvenire un almanacco di Livorno per questi anni: ne esistono alla B.L.L., Villa Maria, per il 1796 e per il 1816. Come a Bordeaux, ma diversamente da Amburgo, gli almanacchi di Livorno riportano solo i nominativi di negozianti e mercanti. Abbiamo verificato i nominativi con l'almanacco del 1816.

³⁴ Cfr. *supra*, cap. 2, nota 36, e cap. 10.2.

³⁵ Si è qui utilizzato il *Calendrier*, 1812.

Tabella 18 - Elenco dei 30 maggiori tassati della Gironda dell'anno 1812 residenti a Bordeaux

n° NOME	100 più tassati 1812	tra i 600 dell'anno XI	professione anno XI	Calendrier 1812
2. Caupène père	non c'è	no		no
3. Cabarrus Jean Valère	negoziante	4°	negoziante	sì
4. Doua de la Colonillia	non c'è	no		no
5. Lynch Jean Baptiste	maire	5°	magistrato	no
6. Degourgues Jean-Marie	non c'è	sì	?	no
7. Tenet fils P.re Guillaume	non c'è	10° (padre	propriet.)	no
8. Delpla Justin	non c'è	28°	negoziante	sì
9. Gradis fils	non c'è	14° (zio:	ex negoz.)	sì
10. Lutkens Jean Jacq. Henri	non c'è	8°	ex. negoz.	sì
11. Montagne Joseph	non c'è	19°	propriet.	no
14. Dacosta Abraham	non c'è	21°	ex. negoz.	2 Dacosta
15. Brum [ma: Brun] Joseph	negoziante	sì	negoziante	2 Brun
16. Pontet fils	proprietario	sì	? *	no
17. Bethmann fils	non c'è	no		Bethmann et &
18. Jonnas Jonnes [Jona Jones]	non c'è	sì	negoziante	sì
19. Pohls	non c'è	sì	negoziante	sì
20. Mareilhac Jean Baptiste	negoziante	13°	negoziante	Mareilhac et &
21. Dalascazes	non c'è	no		no
22. Pontet père	non c'è	sì	? *	no
23. Otard	non c'è	no		sì
24. Lavie fils	non c'è	11°	? *	no
26. Mermans Pierre	courtier	sì	mezzano	courtier vini
27. Guestier Daniel	negoziante	sì	negoziante	3 Guestier
28. Gautier aisé Jean Elie	negoziante	sì	negoziante	Gauthier et &

Fonte: lista dei 600 maggiori tassati dell'anno XI e del 1812: A.d.G. 3 M 18; lista dei 100 maggiori tassati di Bordeaux: A.d.G. 3 M 19; Calendrier, 1812. **Legenda:** * non paga peraltro patente.

Il dato più sorprendente da questa analisi è che dei 24 bordolesi che compaiono nella lista dei 30 maggiori tassati del dipartimento, i due terzi non figurano tra i 100 maggiori tassati del comune, benché le due liste siano coeve: dato che conferma ulteriormente l'ingerenza di fattori non puramente censitari - quali la stima pubblica, la funzione pubblica esercitata, o l'opinione politica - nella formazione delle liste. Possiamo comunque rilevare che sui 24 bordolesi più tassati del dipartimento, 13 nominativi si ritrovano nell'almanacco del 1812, a conferma della solidità dei patrimoni fondiari del negozio bordolese. Alcune figure hanno compiuto una recente ascesa: come vedremo meglio nel capitolo seguente, Justin Delpla ad esempio è in assoluto il negoziante bordolese che acquista più beni immobili tra 1805 e 1815, tallonato a breve distanza da Pierre Otard.

Oltre ad avere uno spaccato della situazione ad un momento dato - per quanto viziato dalle finalità che presiedettero all'elaborazione delle liste - nel caso di Bordeaux possiamo procedere anche ad un confronto diacronico, comparando i 30 maggiori tassati del 1812 con quelli dell'anno XI, allo scopo di cercare di individuare la mobilità interna a questo gruppo di grandi notabili.

Per Amburgo e Livorno, la durata del regime fu troppo breve: le liste dei *plus imposés* erano elaborate con cadenza quinquennale, e per le due città disponiamo dunque solo di quelle del 1812.

Come abbiamo osservato, i bordolesi sono 24 dei 30 maggiori tassati nel 1812; nell'anno XI, erano 21. Dei 24 dell'anno 1812, solo 5 (21%) non figurano tra i 600 tassati dell'anno XI; 10 si trovavano già tra i primi trenta dieci anni prima, e 9 erano tra i 600, ma non ai primi posti³⁶: per un totale di personaggi già presenti pari a 19 su 24 (79%)³⁷. Se confrontiamo ora l'insieme dei residenti a Bordeaux della lista dei 600 più tassati del dipartimento nel 1812 (328 nominativi) con la lista equivalente dell'anno XI (325 nominativi), possiamo constatare che 200 (61%) contribuenti del 1812 erano già presenti nella lista di dieci anni prima, contro 128 (39%) che non vi figuravano³⁸. Riassumendo, ai primi posti dei maggiori contribuenti si accedeva raramente dal nulla: occorre per lo più una ascesa preparata sull'arco di almeno un decennio (79%); dato abbastanza scontato, dal momento che stiamo parlando soprattutto di fortune fondiarie, acquisite generalmente nel corso di più anni. A soglie inferiori di imposta, il ricambio era maggiore: il 39% infatti dei contribuenti del 1812 non figurava nell'anno XI.

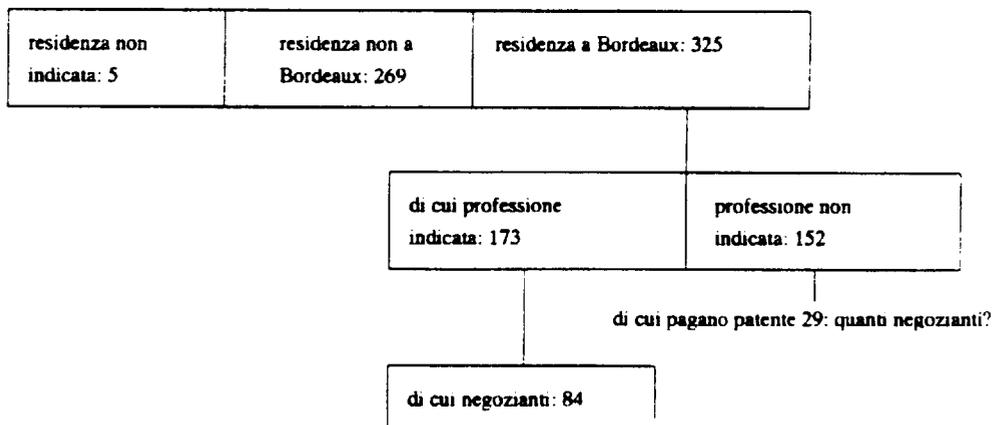
E' opportuno fermarsi qui: le peculiarità dei criteri con cui tali liste venivano composte scoraggia infatti la formulazione di ulteriori conclusioni. Riguardo alla lista dei 600 dell'anno XI (1802), riassumiamo i dati relativi alla residenza e alla professione dei contribuenti nello schema seguente:

³⁶ Tra i 10 che si ritrovano tra i primi trenta dell'anno XI, Lynch aveva all'epoca un'altra residenza; Gradis fils, al nono posto nel 1812, è l'erede di suo zio David Gradis, deceduto nel 1811, Tenet fils è con ogni probabilità figlio del Tenet père (1734-1814) dell'anno XI, su cui si osservava che "ses habitudes et son grand âge le rendent impropre à toute fonction publique", e che ha probabilmente ceduto i diritti di iscrizione alla lista al figlio.

³⁷ Se invece confrontiamo le due liste a partire da quella dell'anno XI, vediamo che dei 21 bordolesi più tassati, 10 figurano ancora nei primi 30 del 1812; altri 4 sono a tale data ancora inclusi tra i 600 maggiori tassati, 3 sono deceduti, senza che sia possibile identificare l'erede, e di quattro non si trova traccia nella lista del 1812, e si ignora la sorte. Tra i maggiori tassati che si ritrovano ancora nel 1812 ho incluso anche gli eredi diretti riconoscibili di contribuenti defunti (Bonaffé padre, morto nel 1809 e David Gradis, morto nel 1811), e Tenet, su cui cfr. la nota precedente. E' dunque più facile scomparire dai vertici della lista che inserirvisi.

³⁸ Le stime sono per difetto, giacché la mole dei dati non ha permesso di verificare caso per caso eventuali successioni: si sono dunque considerati come stesse persone solo i casi in cui nome e cognome corrispondessero, o in cui il nome non fosse indicato; il che non esclude evidentemente che vi possano essere dei casi di omonimia; si sono invece esclusi i casi in cui il nome sia differente.

Struttura residenziale e professionale desunta dalla lista dei 600 più tassati della Gironda, anno XI:



Le liste dei «100 plus imposés» di Bordeaux e Amburgo

Scendiamo ora al livello comunale, e consideriamo le liste dei 100 più tassati del comune: per Bordeaux abbiamo i dati per l'anno XI e 1812, per Amburgo e Livorno gli elenchi del 1812³⁹. Il rinnovo dei *maires*, degli *adjoints* e di una parte del consiglio municipale era previsto con cadenza quinquennale (1803-1808-1813), il che spiega la concordanza della data con cui furono elaborate questi elenchi: una volta approvati a Parigi, era possibile convocare le assemblee cantonali e procedere alla scelta dei candidati, su cui Napoleone avrebbe poi statuito in ultima istanza.

La lista di Bordeaux dell'anno XI non indica se non in via eccezionale la professione del contribuente. Per individuare i negozianti possiamo in primo

³⁹ Le liste dei cento più tassati del 1812 delle tre città sono riprodotte in annesso, n° 14, n°15 e n° 16. Le due liste di Bordeaux in A.d.G., 3 M 19, Etat de cent plus imposés de la Commune de Bordeaux, 6 brumaio XI (28 novembre 1802); questo elenco contiene 99 nominativi (anziché i 100 previsti) per i quali vengono indicati nome, cognome, dettaglio delle diverse imposte pagate nel dipartimento (la colonna delle imposte fuori dipartimento non è stata riempita) e totale complessivo delle imposte. La lista dei 100 del 1812, senza titolo, firmata dal *maire* in data 7 aprile 1812 e controfirmata dal prefetto prevede indicazioni più numerose: nome, cognome, professione e funzioni attuali, data di nascita, età, domicilio, stato di famiglia, qualifiche o professione dal momento dell'ingresso nella società, reddito personale stimato, totale delle contribuzioni pagate nel dipartimento e fuori di esso, osservazioni. Questa lista è identica a quella a stampa, se non per la sostituzione con Pierre Caze, proprietario, del direttore del demanio e registro pubblico, Charles Jean René Magnan, coinvolto nell'estate 1812 in un clamoroso scandalo di complicità in contrabbando (cfr. *supra*, cap. 8.5). Lo stato a stampa dei 100 più tassati di Amburgo, con indicazione del nome, professione, data di nascita e età, in St.A.HH., 112-3 *Mairie* 18; la minuta, con in più l'indicazione della data di nascita e dell'età, dello stato civile, della professione esercitata dal momento dell'ingresso in società, dalla fortuna valutata in reddito annuo, e totale delle tasse pagate nel dipartimento, in A.N.P., F^{1B}II Bouches de l'Elbe 1-2. Una lista manoscritta dei 100 maggiori tassati di Livorno in A.N.P., F^{1B}II Méditerranée 3, firmata dal *maire* Sproni, 19 marzo 1812 e controfirmata dal prefetto il 18 aprile 1812: stesse indicazioni che nella lista manoscritta di Amburgo.

luogo restringere le ricerche solo a coloro che pagavano l'imposta di patente: sono 48 individui, a cui dobbiamo aggiungere anche i due casi in cui non viene specificato il dettaglio delle contribuzioni, ma solo il loro ammontare totale. Sei possono essere senz'altro identificati come non negozianti (2 *courtiers*, un mercante di drappi, un agente di cambio, un notaio e un ufficiale di sanità). Dei restanti 44 contribuenti, 31 sono sicuramente negozianti: li ritroviamo infatti come tali sulla lista coeva dei 600 più tassati del dipartimento (30), e in un caso la professione è indicata sul documento stesso. Possiamo aggiungere alla lista dei negozianti altri 7 nominativi: Bernard (della «Sicard & Bernard»), J.J. Bethmann, Jacques Conte, G. Duclos («Virazel et Duclos»), Charles Géraud, J.P. Lafargue, J.B. Nairac, tutti reperibili nell'almanacco dell'anno XI⁴⁰; Casaubon e Lahens ainé figurano anch'essi nell'almanacco, ma la relativa modicità della patente pagata (251 e 255 franchi, mentre gli altri citati pagano da 400 a 1.020 franchi) induce a pensare che si tratti di figure minori del mondo del commercio, di mercanti piuttosto che di negozianti. Restano in dubbio Pichon Durocher (420 franchi di patente), Clauzel Sainte-Claire (520 franchi) e Schul (540 franchi)⁴¹, mentre possiamo eliminare Lagrix père, per il quale mancava il dettaglio delle contribuzioni e che a questo punto possiamo supporre non pagasse patente. Riassumendo, sui 99 maggiori tassati della città che la lista ci presenta, 38 sono sicuramente negozianti, e altri 6 esercitano professioni commerciali (*courtier*, agente di cambio, mercante). Per stabilire quanti siano i negozianti ormai ritirati dalla mercatura occorrerebbe una indagine biografica che l'esiguità dei dati della lista rende piuttosto difficile.

Dieci anni dopo il peso delle professioni legate al commercio non sembra eccessivamente mutato: dei 100 contribuenti, 33 sono indicati come negozianti, tuttavia in realtà sono solo in trenta ad essere ancora attivi⁴²; occorre invece

⁴⁰ *Annuaire*, XI (1802-1803).

⁴¹ Per Schul potrebbe trattarsi di un errore di trascrizione per Schuler, negoziante.

⁴² In realtà, Felloneau, Lassabathie e Lefebure dichiaravano di aver cessato l'attività commerciale. In effetti il 28 gennaio 1812 il prefetto della Gironda aveva sollecitato il *maire* di Bordeaux a inviargli la lista dei 100 più tassati del comune. Questi aveva allora composto un elenco di 109 contribuenti, ed aveva scritto in data 5 febbraio 1812 a tutti gli interessati, domandando informazioni supplementari. Il 21 febbraio il *maire* inoltrava al prefetto una lista di 67 nomi, probabilmente i soli ad aver risposto a tale data. Dal canto suo, il prefetto segnalava il 3 marzo l'insufficienza numerica dei contribuenti elencati, inviava al *maire* una lista supplementare di 37 nominativi che gli sembravano poter entrare a far parte dei cento, e lo sollecitava a fornirgli al più presto la nuova lista. Il 7 aprile tale lista, che è quella che stiamo qui analizzando, veniva inviata alla prefettura. I vari documenti atti a ricostruire la vicenda in A.d.G., 3 M 19, e Arch.Mun.Bx., 19 G 1. Diverse risposte inviate dai contribuenti interpellati sono conservate in Arch.Mun.Bx., 3591 I 2: è da queste che si desume che i tre sopra negozianti citati hanno abbandonato il negozio. Figura invece correttamente come proprietario Anche André [Didier] Béchade (socio nella «Cabarrus & Béchade»), che dichiarava nel febbraio 1812 di avere abbandonato il commercio da 15 mesi. Ho invece incluso sia Camecasse, che di-

aggiungere G. Duclos e Jacques Dowling, giudici del tribunale di commercio, e quindi *a fortiori* negozianti: un totale di 32 negozianti sicuramente attivi, cui si affiancano, nelle professioni commerciali, un *courtier*, un mercante e un costruttore di navi.

J.S. Balaesque, Jean Boué [ainé], Jacques Barthelemy Gramont figurano tutti nell'elenco come proprietari, o per le funzioni amministrative esercitate, ma l'almanacco del 1812 li segnala come negozianti ancora in attività⁴³; può darsi che l'almanacco indichi la ragione sociale, e che l'attività sia gestita da un figlio o un parente: è questo probabilmente il caso di Pierre Leleu, proprietario ed ex negoziante ormai settantaquattrenne, per i quali si ritrova un negoziante dallo stesso cognome e allo stesso indirizzo nell'almanacco del 1812. Sicuramente ritirati dagli affari, oltre ai casi già segnalati, sono il consigliere di prefettura Charles Louis Batré, così come J.F.J. Letellier, Jacques Lafitte, Jean Valentin O'Quin, Pierre Vergnès e Louis-Hyachinte Dudevant (ritiratosi questi ultimi due già dalla Rivoluzione). Nel complesso, tra negozianti ancora attivi e quelli ritirati dagli affari - alcuni forse per far posto ad un membro più giovane della famiglia - arriviamo a 46 nominativi. Tre, lo abbiamo visto, sono attivi in professioni commerciali, cui possiamo aggiungere due armatori ritirati dagli affari: il 51% dei più tassati di Bordeaux nel 1812 ha esercitato o esercita ancora professioni mercantili.

L'età media dei 99 contribuenti di cui è noto l'anno di nascita è di 53 anni; i 32 negozianti sicuramente attivi sono mediamente un po' più anziani: 57 anni. La piramide della loro età evidenzia come solo 4 abbiano meno di 40 anni, e 4 tra 40 e 50 anni: i due terzi dei negozianti hanno superato la cinquantina, e quasi due su cinque (38%) hanno più di sessant'anni: ai potenziali notabili dell'Impero, se si tratta di negozianti, si richiede un buon reddito, patrimonio, rispettabilità: fattori che solo il tempo può accertare. Si tratta senza eccezioni di uomini sposati (3 vedovi); solo un negoziante è senza prole; 6 hanno un solo figlio vivente, 11 due o tre figli, 12 quattro o cinque, e 3 sei-nove figli. La preferenza del regime va notoriamente ai padri di famiglia, e Bordeaux non fa eccezione⁴⁴: semmai si può rilevare come i negozianti in que-

chiarava di occuparsi della gestione dei propri beni, ma sosteneva al contempo con un certo orgoglio di essere negoziante da 52 anni - ne aveva 76 -, che Jean Mathieu Faure, che dichiarava di aver pagato la patente nel 1811, ma di richiedere il rimborso, visto che le circostanze gli impedivano l'esercizio dell'attività di armatore. Tuttavia nella lista il totale delle imposizioni comprende anche la patente.

⁴³ *Calendrier*, 1812. Si noti peraltro che gli almanacchi, composti a fine anno per l'anno successivo, non sembrano registrare i mutamenti con eccessiva celerità: la «Cabarrus & Béchade», su cui cfr. la nota precedente, compare ancora sull'almanacco del 1812.

⁴⁴ BERGERON & CHAUSSINAND-NOGARET, 1979: 14-15.

stione abbiano una famiglia di una certa consistenza. I negozianti prescelti nel notabilato non sono inoltre avventurieri e speculatori: quasi tutti sono negozianti o armatori fin dall'epoca del loro "ingresso in società", solo uno (Chaumel) era in passato agente di cambio, e un altro (Peychaud) sembra essersi messo in attività tardivamente, giacché il documento lo designa come proprietario agli inizi della sua carriera sociale.

Se passiamo ora a esaminare la lista dei 100 maggiori tassati di Amburgo, la preponderanza del mondo mercantile si fa schiacciante: 54 negozianti, 18 mercanti e commercianti, 6 banchieri⁴⁵, 5 fabbricanti, 1 orafo; i 16 restanti sono 9 *rentiers et particuliers*, 4 giuristi, 2 medici, un conservatore delle ipoteche. Ma tutti e nove i *rentiers et particuliers* hanno esercitato in passato attività legate al commercio (negozianti, mercanti, *courtiers*). In altre parole, tra i 100 maggiori tassati di Amburgo, il 93% appartiene o ha appartenuto al mondo mercantile o produttivo: è un dato sensibilmente maggiore di quello riscontrato a Bordeaux (51%), che ribadisce ancora una volta la preponderanza assoluta delle professioni mercantili nell'*élite* economica della città. Ad Amburgo come a Bordeaux, gli esponenti del mondo mercantile sono un po' più anziani degli altri notabili: se consideriamo il gruppo dei negozianti, banchieri e mercanti all'ingrosso (71 nominativi)⁴⁶, la loro età media è di quasi 57 anni; i sette completamente estranei al mondo mercantile hanno mediamente 52 anni, contro a una media complessiva di 55 anni. Anche qui, i notabili sono uomini sposati e con figli: in totale, la lista non presenta che 6 celibi. Limitandoci ai soli negozianti, banchieri e mercanti all'ingrosso, abbiamo 4 celibi, 15 vedovi e 52 uomini sposati. La media dei figli viventi per uomini sposati e vedovi è di 4,6 figli. La tendenza indica famiglie decisamente più numerose di quelle bordolesi: 4 uomini senza figli (6%, contro 3% per Bordeaux), 1 figlio unico (1% contro 18%), 15 con 2-3 figli (22% contro 33%), 24 con 4-5 figli (36% per Amburgo come per Bordeaux), 20 con 6-9 figli (30% contro 9%) e 3 con 10 e più figli (4%, nessuno a Bordeaux).

Rivolgiamoci infine alla lista dei 100 più tassati del comune di Livorno. Basandoci sulle professioni indicate, abbiamo 45 *rentiers* e proprietari, 7 giuristi, notai e giudici, 2 personaggi per cui è indicata la sola funzione (consigliere

⁴⁵ In un caso, quello J.H.H. Fischer, la professione indicata sulla lista è quella di banchiere, la patente pagata è come agente di cambio (St.A.HH., 112-3 *Mairie Hamburg* 63, registro delle patenti per il 1812), ma l'*Adressbuch*, 1812, lo indica come medico. L'ho considerato appartenente al mondo finanziario-bancario.

⁴⁶ Si è scelto questo raggruppamento per Amburgo perché alcuni indizi sembrano rivelare una traduzione arbitraria da parte delle autorità francesi del termine *Kaufmann* con negoziante o mercante all'ingrosso.

municipale e capitano del porto)⁴⁷, 3 addetti alla costruzione, 5 fabbricanti, 7 mercanti⁴⁸ e 31 negozianti. La definizione professionale offertaci dalla lista non è tuttavia estremamente precisa. Confrontando i nominativi dei 31 negozianti con i ruoli delle patenti per il 1811 e 1812, solo in 22 casi vi è corrispondenza esatta. Tuttavia le patenti livornesi sembrano talora indicare la ragione sociale più che i singoli individui, così che possiamo ad es. presumere che Isaac e Samuel Abudharam siano in realtà compresi nella patente pagata da Salomone. Con questa estensione, e ammettendo che i nomi possano essere stati storpiati nel corso delle successive trascrizioni, possiamo ragionevolmente aggiungere altri 7 negozianti. Dubbi permangono invece su Arrighi, che paga la patente come *courtier*, e Giovanni Tobler, che nel 1811 paga come "mercante di tela", mentre non figura nel 1812: preferiamo escluderli dal novero dei negozianti attivi. Dei 31 negozianti indicati sulla lista, ne restano dunque 29 relativamente sicuri. A questi dobbiamo tuttavia aggiungere un *rentier* sicuramente ancora attivo sul piano mercantile e finanziario, David Busnach⁴⁹. Possiamo fissare così a 30 i negozianti livornesi presenti sulla lista dei 100 più tassati del comune, cioè qualcuno di meno che a Bordeaux. Se, analogamente a quanto fatto per le altre due città, consideriamo anche le professioni esercitate nel passato, possiamo escludere con sufficiente certezza 34 nominativi di individui che non hanno mai esercitato attività produttive o mercantili; i due terzi circa dei più tassati dunque appartengono o hanno appartenuto al mondo del commercio o della produzione. Il dato è intermedio rispetto a quello di Bordeaux (51%) e di Amburgo (93%), tuttavia la statistica maschera il fatto che a Livorno figurano assai più che nella città girondina dei personaggi minori, come dei mercanti al dettaglio, che nelle altre due città non trovano posto, data l'esistenza di un numero decisamente maggiore di grandi negozianti (Amburgo) o di un consistente ceto di uomini di legge (Bordeaux), che eliminano dalla lista dei 100 maggiori contribuenti i piccoli produttori e commercianti. Gioca qui anche il semplice fattore demografico: la popolazione di Livorno è circa di un terzo-la metà meno numerosa di quella di Amburgo o di Bordeaux.

La tipologia del notevole negoziante livornese differisce da quella dei col-

⁴⁷ Il consigliere municipale Daniel de Medina, in passato amministratore della nazione ebrea, viene indicato nel 1808 come negoziante. Tuttavia non è presente come tale nei ruoli delle patenti, che esistono per il 1809-1813. Lo assimileremo quindi ai proprietari ex-negozianti.

⁴⁸ I fratelli Recanati, indicati come *rentiers*, figurano nel 1811 sui ruoli di patente come negozianti. Salvatore è poi, nel 1812 e 1813, mercante al dettaglio. Consideriamo qui Isach Vita come *rentier* dal passato mercantile, mentre Salvatore è da aggiungere al numero dei mercanti.

⁴⁹ Non abbiamo invece considerato Leone Attias che paga la patente nel 1811 ma non più nel 1812.

leghi amburghesi o bordolesi anche per quanto concerne l'età e lo stato civile dei negozianti. Contrariamente a quanto avveniva nelle altre due città, l'età media dei negozianti (50 anni) è inferiore a quella complessiva dei cento contribuenti (53 anni).

I maggiori contribuenti di Livorno presentano inoltre un tasso di celibato decisamente maggiore che i bordolesi ed gli amburghesi: 17 su 100, di cui tre appartengono ai 30 negozianti individuati (gruppo che registra dunque un tasso del 10% di celibato, contro lo 0% a Bordeaux ed il 6% ad Amburgo). Mediamente, i livornesi hanno famiglie più piccole: 3,3 figli viventi per contribuente sposato o vedovo. I 27 negozianti sposati o vedovi confermano questa tendenza a nuclei famigliari relativamente più ristretti che tra i colleghi degli altri due porti: 4 sono senza figli (15%), 2 con un figlio unico (7%), 12 con 2-3 figli (44%), 5 con 4-5 figli (19%), 4 con 6-9 figli (15%). Si sarebbe tentati di attribuire questa tendenza al fatto che la popolazione mercantile di Livorno è forse ancora più mobile di quella di Bordeaux o di Amburgo, ma la questione necessiterebbe di ricerche su basi quantitative decisamente più ampie e su una base diversa da quella, assolutamente inadeguata, costituita dalle liste del notabilato napoleonico.

Possiamo infine comparare i livelli di fortuna indicati per ciascun contribuente, valutati in reddito annuo⁵⁰, e riassunti nella tabella seguente:

⁵⁰ La lista dei 100 più tassati di Bordeaux dell'anno XI non prevedeva questa indicazione; quella dell'anno 1812 la fornisce solo per 48 contribuenti: per un terzo circa di negozianti e ex-negozianti e professioni affini, e per il 59% di coloro che sono completamente estranei a professioni produttive e mercantili. Poiché la valutazione del reddito almeno a Bordeaux si basava sulle indicazioni fornite dal contribuente stesso, è evidente una maggiore ritrosia da parte di coloro che hanno redditi di natura commerciale a informare le autorità sull'entità; richiesto di indicare i propri redditi, il proprietario Pieck rispondeva: "J'avoue que si cette question entièrement nouvelle ne m'était faite par vous, M. le maire, j'aurais persisté dans ma première réponse [al prefetto, fortuna: rien] car il peut s'en suivre des conséquences aggravantes dans l'état des choses actuel. [...] en vous priant de faire tel usage que vous suggerera votre sagesse d'une déclaration qui me paraît bien forcée". Arch.mun.Bx., 3592 I 2, lettera di Pieck al *maire*, 7 dicembre 1812. Il reddito indicato sembra prendere in conto le rendite fondiari, ma non quelle commerciali, che le autorità non sono assolutamente in grado di valutare, e che gli interessati si guardavano bene dallo svelare.

Tabella 19 - Fortuna espressa in reddito annuo dei 100 maggiori contribuenti di Amburgo, Bordeaux e Livorno, 1812

	AMBURGO			BORDEAUX			LIVORNO		
	n° redd. tot.	media		n° redd. tot.	media		n° redd. tot.	media	
negoz. e banchieri attivi	71	1.272.000	17.915	10	116.500	11.650	30	508.000	16.933
id. ritirati e mercanti	22	253.000	11.500	9	46.831	5.203	25	303.380	12.135
estranei commercio & ind.	7	66.000	9.429	29	337.400	11.634	35	375.700	10.734
totali		1001.591.000	15.910	48	500.731	10.432	100	1.187.080	11.871

Fonte: F¹BII Bouches de l'Elbe 1-2, A.d.G., 3M19, A.N.P., F¹BII Méditerranée 3.

La tabella n°19 ci rivela in primo luogo una differenza globale di redditi: il notevole medio di Amburgo è sensibilmente più ricco del suo collega bordolese o livornese, tra loro abbastanza vicini. I dati più interessanti emergono tuttavia nel confronto per categoria professionale: i negozianti amburghesi e livornesi sembrano avere un reddito elevato di più del 50% rispetto ai bordolesi. Giuristi e proprietari hanno introiti simili nelle tre città, mentre a Bordeaux la categoria delle professioni mercantili e dei ritirati dal commercio appare decisamente meno benestante che nelle altre due città. Più elevati che altrove sono invece i redditi di coloro estranei alla mercatura e alla produzione. Poiché la valutazione delle fortune è con relativa certezza oltremodo aleatoria - gli stessi personaggi figurando con redditi diversi in liste quasi coeve⁵¹ - e per Bordeaux ci mancano inoltre i dati su più della metà dei contribuenti, è bene non spingere l'analisi più oltre. Tutt'al più viene qui riconfermata in primo luogo la relativa ricchezza dei negozianti anseatici, ma anche di quelli toscani rispetto sia ai bordolesi - dato inversamente proporzionale alla durata del regime napoleonico! - che ai concittadini di altre professioni, e secondariamente l'esistenza a Bordeaux di una categoria di personaggi estranei alla mercatura dotati di redditi cospicui.

9.3 La partecipazione politica: i negozianti all'interno dei Consigli municipali, di circondario e dipartimentali

Benché il regime napoleonico prevedesse che i candidati per i consigli municipali, di circondario e dipartimentali, così come alcuni funzionari fossero proposti dai collegi elettorali, è riscontrabile una chiara tendenza da parte di Napoleone ad assumersi direttamente, nel momento in cui la nuova amministrazione entrava in funzione, la nomina del personale senza consultare i collegi, ma richiedendo ai prefetti ed ad altre autorità di proporre una rosa di candidati. Ciò indubbiamente rispondeva all'urgenza di mettere in funzione il si-

⁵¹ Cfr. osservazioni analoghe sui notabili di Marsiglia in BONNET, 1986: II, 495-498.

stema istituzionale al più presto, senza dunque le lentezze che la formazione e la convocazione dei collegi elettorali avrebbero indubbiamente comportato. Ma che su questa scelta influissero anche tendenze autocratiche è confermato dal fatto che i collegi non furono chiamati ad esprimersi che alla scadenza del mandato previsto per gli amministratori nominati d'ufficio da Napoleone.

Abbiamo già osservato (cfr. *supra*, cap. 4.4) come ad Amburgo tutte le principali cariche amministrative e giudiziarie fossero state affidate a elementi esterni ai nuovi dipartimenti annessi. In Toscana fu invece privilegiato un personale largamente locale; il decreto del 15 gennaio 1809 prevedeva esplicitamente l'obbligo che a rimpiazzare dei funzionari toscani fossero chiamati altri toscani⁵², impedendo così che l'elemento francese potesse in futuro divenire predominante. E' ipotizzabile che a determinare una differenza così marcata tra la Toscana ed i dipartimenti anseatici intervenissero, oltre alla differenza cronologica in cui il trapasso si operò - 1808 e 1811 -, anche e soprattutto i diversi pregiudizi rispetto al grado di maturità e di affidabilità delle due popolazioni annesse⁵³. Se ovunque si riconosceva fondamentale il fattore tempo per conquistare a sé ed educare le *élites* locali ai vantaggi del razionale modello francese, pure la Toscana appariva più pronta a recepire e accogliere la nuova amministrazione, grazie alla passata esperienza del riformismo leopoldino⁵⁴. Ad Amburgo, invece, l'organizzazione dei nuovi dipartimenti fu affidata al maresciallo Davout, che credeva fermamente alla necessità di "tirar fuori i tedeschi dalla barbarie per istruirli e renderli felici"⁵⁵. La diffidenza nei confronti della classe dirigente locale era condivisa anche dal prefetto delle Bocche dell'Elba: quando si tratterà di suggerire dei candidati per il Corpo Legislativo De Coninck osserverà:

Dans un département composé de petits états oligarchiques et où le commerce avait le premier rang, la considération et l'influence appartenaient naturellement aux dépositaires de l'autorité et aux négociants. Mais les anciens sénateurs à quelques exceptions près n'ont pas obtenu la confiance de la Commission de gouvernement et beaucoup de négociants riches semblent avoir conservé des regrets

⁵² FILIPPINI, 1971-72: 336.

⁵³ La crescente riluttanza di Napoleone a venire incontro alle aspettative locali e gli attriti provocati dalla nomina di personale francese nei territori annessi sono evocati da WOOLF, 1990a: 116-117, 149.

⁵⁴ WOOLF, 1985b: 28-30. In questa chiave, oltre che nella necessità di conquistarsi l'*élite* aristocratica, si può meglio comprendere l'esclusione dei patrioti filo-giacobini da responsabilità politiche e amministrative dopo l'annessione della Toscana, così come il recupero di figure che fungessero da simbolo di continuità tra i lumi settecenteschi e il nuovo regime, quale F. M. Gianni: cfr. WOOLF, 1990a: 233; MANGIO, 1991: 389-407.

⁵⁵ THIMME, 1893-95: II, cap. I.

et des rapports qui rendent équivoques de faibles témoignages d'attachement⁵⁶.

A leggere i lucidi rapporti del commissario di polizia, Brun d'Aubignosc, si ha in effetti la sensazione che le autorità francesi ad Amburgo si sentissero completamente isolate dalla élite locale⁵⁷. Sensazione che non era del resto del tutto infondata: benché non esistesse opposizione aperta, innumerevoli dettagli erano comunque rivelatori: la cerimonia d'installazione della corte prevostale era stata disertata, alle serate della signora Davout si arrivava con ostentato ritardo, il *Correspondenten* - divenuto *Journal du département des Bouches de l'Elbe* e ribattezzato popolarmente in "*la feuille des betteraves*" - assoggettato a pesante censura vide calare vertiginosamente il numero degli abbonati, e anche la disposizione a partecipare a altre forme di sociabilità proposte dai Francesi era oltremodo ridotta⁵⁸.

Se Chaban segnalava di ricevere quotidianamente domande di impiego, pure doveva constatare che

dans les trois villes anséatiques, non qu'il y a opposition, mais [...] toutes les clas-

⁵⁶ A.N.P., F^{1C}III Bouches de l'Elbe 1, lettera di De Coninck al Ministro degli Interni, Amburgo, 13 marzo 1812.

⁵⁷ D'Aubignosc suggerì di nominare i cittadini più ricchi in posti "où ils auraient le plus à se compromettre vis à vis de leurs concitoyens" o di avviare qualche impresa continentale - quali la costruzione di un ponte sull'Elba o la coltivazione e la trasformazione della barbabietola da zucchero - per indurre i detentori di capitali locali a identificarsi negli interessi dell'Impero: A.N.P., F⁷6348, bollettino di d'Aubignosc della settimana dal 17 al 24 aprile, Amburgo 30 aprile 1812.

⁵⁸ Sulla installazione della corte prevostale, cfr. *supra*, cap. 8, nota 130. Sui balli di casa Davout, cfr. WOHLWILL, 1914: 419-420. Anche i balli di casa d'Aubignosc erano parzialmente boicottati, come attesta la corrispondenza di Louisa Meyer, figlia del senatore e negoziante di vini Johann Valentin, con la sua amica e parente Cornelia Pehmöller, sorella del consigliere municipale e negoziante Christian Nicolas, edita in HESKEL, 1904: in data 16 febbraio 1813 Louisa scrive di rifiutarsi di andare alla festa di d'Aubignosc: «Mir sind diese Feste widrig - es ekelt mich an, meine Landsieute mit ihrem neuen Röcken und ihren krummen Rücken zu sehen». Il *Correspondenten*, che nei suoi tempi migliori aveva avuto una tiratura di ben 40.000 copie, nel gennaio 1811 aveva ancora 17.425 abbonati, ma un anno più tardi ne resteranno solo 5.850: cfr. A.N.P., F⁷6348, bollettino di d'Aubignosc del 16 aprile 1812, relativo alla settimana dal 1 all'8 aprile; il declino del giornale e le sue cause innestarono una vivace polemica tra Montalivet e Davout, su cui cfr. A.N.P., AF^{IV}1657, n°208, Davout a Napoleone, 12 febbraio 1812. e A.N.P., AF^{IV}1066, n° 42, Montalivet a Napoleone, 17 febbraio 1812; si vedano anche VIDALENC, 1973: 429-430 e MISTLER, 1973: 460. Sulla stampa ad Amburgo in questo periodo cfr. OBST, 1913 e BEAUCOUR, 1988. Un altro esempio di riluttanza alla collaborazione: il segretario della *Patriotische Gesellschaft*, all'invito rivoltagli dal prefetto a segnalargli dei membri degni di essere presentati alla Società per l'incoraggiamento dell'industria nazionale a Parigi, rispondeva che abitualmente i suoi concittadini erano disposti a contribuire liberamente a tutto ciò che rappresentava un progresso per il bene pubblico, ma aggiungeva che "les circonstances actuelles amenées par la ruine totale du commerce, cause première du bien-être et des intéréesses de nos particuliers ont dû changer ces dispositions heureuses". La portata polemica dell'affermazione era poi mitigata attribuendo il calo degli iscritti all'impossibilità di pagare la quota associativa: KOWALEWSKI, 1913: 103.

ses d'habitants de ces villes ayant une position de gouvernement par leur Constitution éprouvent des regrets naturels à concevoir, en perdant des avantages auxquels ils attachaient un grand prix⁵⁹.

In tali condizioni, poteva diventare difficile reclutare soggetti che unissero al contempo capacità, fortuna e affidabilità⁶⁰, e ciò può spiegare forse il maggior ricorso a personale esterno al dipartimento. Il problema si presentò comunque anche a Livorno. Gli studiosi concordano nel sottolineare la preponderanza di nobili all'interno delle istituzioni napoleoniche in Toscana⁶¹: ma su quali elementi locali poteva appoggiarsi l'amministrazione francese in una città priva di una consistente nobiltà quale era Livorno?

Poiché è a questo livello cittadino che è maggiormente possibile misurare il rapporto tra istituzioni ed *élite* locale - e più specificatamente, nelle nostre tre città, tra regime e negozio - esamineremo qui soprattutto la composizione dell'amministrazione municipale e di quella prefettizia.

Le istituzioni del Dipartimento del Mediterraneo sono fino ad oggi state oggetto di studi interessati più all'aspetto formale che al loro effettivo funzionamento o alla prosopografia sociale dei componenti della differenti amministrazioni⁶². Particolarmente travagliata, all'indomani della annessione della Toscana, fu la scelta del *maire* per Livorno⁶³: il negoziante Filippo Filicchi,

⁵⁹ A.N.P., F^{IE} 56, n° 34-35, lettera di Chaban a Montalivet, 21 gennaio 1811. Sulle richieste di posti da parte degli amburghesi, cfr. SERVIERES, 1904: 229.

⁶⁰ Sulle difficoltà di trovare un *maire* per Amburgo cfr. A.N.P., F^{IE} 56, n° 88, nota del 24 giugno 1811.

⁶¹ FILIPPINI, 1971-72: 336; GOZZINI, 1985. Dal canto suo BERTINI, 1986: 10-12, 17-19 pur confermando la predominanza indiscutibile dell'elemento nobiliare nelle varie liste di notabilità prodotte dall'amministrazione napoleonica, invita a riflettere sulle ragioni possibili di questa presenza: riflesso veritiero degli equilibri sociali in atto, volontà politica di legare alle nuove istituzioni il vecchio ceto dominante, o incapacità da parte degli osservatori di percepire la realtà sociale in mutamento se non attraverso parametri e visioni d'antico regime? BERTINI, 1989a: 9-21 richiama inoltre la necessità di operare dei distinguo all'interno della aristocrazia toscana: costretti a ristrutturare il patrimonio sotto la duplice spinta dell'abolizione dei fidecommessi e della maggiore necessità di credito, non tutte le famiglie della nobiltà fiorentina uscirono indenni dal periodo napoleonico. Benché sia indispensabile definire caso per caso come si caratterizzi la nobiltà in ciascun contesto, la forte presenza nobiliare pare essere una caratteristica riscontrata un po' in tutta l'Italia napoleonica, seppure con differenze di peso: per Piemonte e Liguria, con debita distinzione tra le due realtà, BERGERON, 1971-72; su Genova, ASSERETO, 1978; per la Repubblica ed il Regno d'Italia, ZAGHI, 1971-72; ARESE, 1975; CAPRA, 1978b.

⁶² Una parziale eccezione è rappresentata da PANSINI, 1985 e da PINAUD, 1985, ma nessuno di questi due studi prende in considerazione le nomine a livello municipale. I membri dell'amministrazione municipale di Livorno sono elencati all'annesso n° 17.

⁶³ Sulle difficoltà incontrate per trovare un *maire* per Livorno, ed in generale nell'installazione delle nuove istituzioni, cfr. A.N.P., F^{ICIII} Méditerranée 1, memoria n° 3, rapporto del prefetto Capelle, 9 febbraio 1809, e A.N.P., AF^{IV} 1716, n° 121, compte rendu de l'administration des trois départements de la Toscane, seduta della Giunta di governo del 23 gennaio 1809, pp. 19-20, dove si lamentava di non aver trovato un negoziante disposto ad assumersi le fun-

nominato dalla Giunta governativa nell'agosto 1808, aveva rifiutato per motivi di salute; il banchiere Luigi Dupouy, come pure l'avv. Antonio Michon, di cui si erano ventilati i nomi, declinarono l'invito⁶⁴: si finì col ripiegare sul cavaliere Francesco Sproni, discendente da una famiglia fiamminga insediatasi a Livorno agli inizi del XVII secolo⁶⁵; proprietario indebitato, ma se non altro reputato onesto, fu installato appena l'11 ottobre 1808. Morto Sproni nell'aprile 1812, l'*interim* fu affidato al primo *adjoint*, Tommaso Saraff, che morì a sua volta quattro mesi più tardi, il 20 agosto 1812; gli succedette, sempre *ad interim*, Francesco Bartolucci, ex negoziante e accanito partitante "giacobino" nel 1796-97 e nel 1799, finché il 4 aprile 1813 non fu nominato Luigi Coppi, proprietario e acquirente di beni nazionali, ma che il commissario generale di polizia di Livorno segnalava essere stato in passato uno dei più ardenti francofobi della città⁶⁶, e che in occasione dello sbarco inglese del 1813 tenne in effetti un atteggiamento oltremodo equivoco, non diversamente del resto dal suo collega di Bordeaux, Lynch⁶⁷.

Gli *adjoints* previsti per il comune di Livorno erano quattro. La prima nomina, quella del negoziante ebreo Isaac Franchetti, risale all'agosto 1808; nell'ottobre gli furono affiancati Tommaso Saraff, nobile e proprietario, l'avvocato Ascanio Baldasseroni ed il negoziante Giovanni Bartoli, originario del dipartimento dell'Agogna. Quest'ultimo, nominato ricevitore principale delle Dogane di Livorno, fu rimpiazzato nel giugno 1810 da Francesco Bartolucci, mentre Baldasseroni fu nominato giudice nel Tribunale di commercio di Livorno nel maggio 1811. Dopo la morte di Sproni e di Saraff, per otto mesi la municipalità fu nelle mani dei soli Franchetti e Bartolucci. Il 30 maggio 1813 fu nomi-

zioni di *maire*; *ibidem*, n° 112-113, nota sui componenti della deputazione toscana chiamata a recarsi a Parigi, a proposito della situazione finanziaria di Sproni.

⁶⁴ Cfr. FILIPPINI, 1971-72: 335-336 e MASCI, 1940: 94.

⁶⁵ Elisabetta Sproni, figlia di Francesco, era moglie di Francesco Dupouy, fratello di quel Luigi di cui si era avanzata la nomina a *maire*; fu un matrimonio disgraziato, che si concluse nel 1813 con una separazione: MARCHI, 1983: 7 segg. I fratelli Dupouy erano soci: durante il Regno d'Etruria si erano contraddistinti per dei prestiti particolarmente ingenti alla Corte; in età napoleonica, saranno tra i maggiori acquirenti di beni nazionali: cfr. cap. 10.2. Le disestate finanze di Francesco Sproni non gli impedirono di proteggere il figlio Ferdinando dal rischio di essere arruolato: nel 1809 gli trovava un rimpiazzo in caso di estrazione: A.S.F., *Notarile moderno*, Protocolli 37.470, notaio Disperati, n° 259. Un altro figlio, Giuseppe, faceva parte delle guardie d'onore di Elisa Bonaparte (*ibidem*, n° 268, 26 giugno 1809, donazione del padre di 1.000 franchi all'anno dal momento dell'entrata del figlio in tale corpo).

⁶⁶ Su Bartolucci cfr. MANGIO, 1974: *passim*. Si tratta di uno dei pochi casi di "patrioti" chiamati a funzioni amministrative di una certa importanza. Un altro caso è quello di Moggi, "giacobino" del 1799, consigliere di prefettura: cfr. MANGIO, 1991: 389-407. Il giudizio del commissario di polizia di Livorno su Coppi è riprodotto in FILIPPINI, 1971-72: 333-334.

⁶⁷ Cfr. FILIPPINI, 1975: 222. Cfr. *supra*, cap. 8, nota 94, le accuse di boicottaggio rivolte a Coppi dal direttore generale di polizia di Toscana. PARiset, 1968: 474-483.

nata la nuova municipalità: riconfermati il *maire* Coppi, Bartolucci e Franchetti, aggiunti i negozianti Giuseppe Branca e Alessandro Patrino. Questi ultimi due optavano peraltro per la carica di giudice al Tribunale di commercio, mentre Franchetti, sotto il peso di disgrazie famigliari e commerciali, dava le dimissioni⁶⁸. Le nuove nomine dei tre *adjoints* vacanti giunsero nel novembre 1813: i due consiglieri municipali Giovanni Parenti, proprietario e nobile, e Paolo Bartolomei, proprietario e negoziante, oltre a Ferdinando Sproni, figlio del defunto *maire*⁶⁹. Nel complesso, l'impressione è che l'amministrazione del comune di Livorno si trovò sovente in situazione precaria per l'assenza di una parte consistente dei suoi membri, deceduti o trasferiti ad altre funzioni.

La presenza di negozianti, già sensibile tra gli *adjoints* - 5 su i 10 nominati in tutto il periodo - è ancora più rilevante tra i consiglieri municipali. Nominato nell'ottobre 1808 e completato nell'agosto seguente, il Consiglio Municipale di Livorno non avrebbe più subito modifiche fino alla fine della dominazione napoleonica, dal momento che fu solo nell'ottobre 1813 che le assemblee cantonali furono convocate a proporre i nuovi candidati; nel frattempo, i posti dei dimissionari e dei deceduti erano restati vacanti. Sui 34 notabili che furono nominati consiglieri municipali, almeno 21 erano negozianti. I membri del Consiglio brillarono per il loro assenteismo: già nel giugno 1810, il *maire* Sproni lamentava l'ennesima adunanza del Consiglio in cui non era stato raggiunto il numero legale, e segnalava che "l'indolenza e l'allontanamento [dalla cosa pubblica] paralizza l'amministrazione e rende impossibile il corso degli affari"; la partecipazione non si accrebbe in seguito: 12 presenti nel consiglio del 29 ottobre 1810, 14 in quello del 7 febbraio 1811⁷⁰.

A livello della prefettura del Mediterraneo, la partecipazione dei negozianti livornesi fu invece decisamente modesta⁷¹: i due prefetti, il sottoprefetto ed il segretario generale di prefettura furono tutti dei francesi; dei quattro con-

⁶⁸ Isaac Franchetti era nato a Tunisi nel 1765. La sua casa commerciale aveva un socio residente a Smirne. Alla morte di questi, la direzione era passata ad un impiegato della filiale, che in occasione di un viaggio aveva a sua volta affidato gli affari ad un tale Giraud, un francese nato a Smirne. Questi si era impadronito dei fondi ed era fuggito nel marzo 1813 con circa mezzo milione di franchi. Sarà poi arrestato a Gerusalemme, ma nella vicenda Franchetti perse somme notevoli. Cfr. A.N.P., F⁷8858, doss. 14.430.

⁶⁹ A.N.P., F^{1B}II Méditerranée 1 e 3, nomine e stati del personale.

⁷⁰ A.S.L., *Prefettura del Mediterraneo* 32, lettera di Sproni al prefetto, 2 giugno 1810; verbali delle sedute in A.S.L., *Prefettura del Mediterraneo* 33. L'assenteismo e l'inerzia sono fenomeni diffusi anche a Genova (cfr. ASSERETO, 1978: 95-96) e, come vedremo, a Bordeaux. Quanto ai dipartimenti anseatici, Davout lamentava il 18 marzo 1811: "Mille contretemps ont beaucoup retardé le travail [...]. On a éprouvé des entraves de la part des anciennes autorités de la Westphalie. Ces gens-ci ont une force d'inertie qui en vaut bien une autre": A.N.P., AF^{IV}1706^C, n°100, Davout Napoleone.

⁷¹ Cfr. annesso n° 18.

siglieri di prefettura, uno solo, Alessandro Mugnai, era livornese, ma si trattava di un avvocato. Tra i venti membri del consiglio generale di dipartimento, nominati appena nel dicembre 1809, i livornesi sono solo sette: il futuro sindaco Coppi, l'ex cav. di Santo Stefano Ranieri D'Angelo, e cinque negozianti: Filippo Filicchi, Luigi Dupouy, Abraham Errera, Pietro Senn, Carlo Micali⁷². Nel consiglio di circondario di Livorno, i livornesi erano 5 su 11, di cui 4 negozianti⁷³. Infine, tra i tre membri al Corpo legislativo del dipartimento del Mediterraneo, Beniamino Sproni, Mattei e Giera, solo quest'ultimo era negoziante: ma morirà già nell'aprile 1811.

Se Livorno ed i suoi negozianti non paiono dunque sensibilmente rappresentati all'interno delle strutture di circondario e di prefettura, ad Amburgo la predominanza degli amburghesi è netta, e tra di essi gli esponenti del mondo del negozio sono numerosi. La commissione di governo incaricata di avviare la nuova amministrazione aveva in un primo tempo proceduto alla nomina provvisoria del vecchio personale amburghese: il nuovo *maire* Heise era stato fino all'annessione *Bürgermeister* di Amburgo⁷⁴, e sia l'unico *adjoint* nominato, il futuro consigliere di prefettura Gries, che tutti i nove membri della commissione amministrativa appartenevano senza eccezione al Senato; analogamente, la commissione finanziaria era composta dagli ex-membri della *Kämmerei*. L'obiettivo evidente era quello di non interrompere bruscamente il corso degli affari⁷⁵. Già nel maggio 1811, tuttavia, si procedette alle nomine definitive: benché il *maire* Abendroth fosse un ex-senatore, i personaggi che avevano guidato le istituzioni amburghesi in passato divennero allora minoritari: tra i 30 consiglieri municipali, gli ex-senatori sono solo quattro, tre anche i membri della *Kämmerei* e tre gli *Oberalten*. Massiccia la presenza dei negozianti: quattro dei sei *adjoints* - tanto nel 1811 che tra i nuovi nominati dopo la rioccupazione francese di Amburgo nel maggio 1813 - e almeno 23 dei 30 consiglieri municipali⁷⁶. Anche i dieci nuovi consiglieri nominati nel 1813 sono tutti negozianti⁷⁷. E' riconfermata la maggioranza schiacciante del negozio ansea-

⁷² A.N.P., F¹BII Méditerranée 1. Cfr. anche PANSINI, 1985.

⁷³ A.N.P., F¹BII Méditerranée 1.

⁷⁴ Su di lui si veda HEISE, 1887.

⁷⁵ Cfr. *supra*, cap. 4, nota 136.

⁷⁶ L'identificazione di Koch non è certa.

⁷⁷ A.N.P., F¹BII Bouches de l'Elbe 1-2. Il 1 luglio 1813 la metà dei consiglieri municipali avrebbero dovuto essere rinnovati. Nell'ottobre 1812 si svolsero le assemblee cantonali che proposero i due candidati per ciascuno dei posti vacanti; nel dicembre 1812 fu tirato a sorte per decidere quali membri dovessero uscire. Tuttavia gli eventi modificarono il normale *iter* previsto: dopo l'interruzione dell'amministrazione francese dal marzo al maggio 1813, Davout installò dieci nuovi membri, ma anche tra i 15 che avrebbero dovuto restare vi furono delle epurazioni e delle sostituzioni. Tutti i membri dell'amministrazione municipale sono elencati all'annesso n° 19.

tico all'interno del notabilato, che già avevamo potuto constatare dalla disamina delle liste dei maggiori contribuenti.

Tanto i due prefetti che si avvicendarono nel dipartimento delle Bocche dell'Elba che il sottoprefetto del circondario di Amburgo erano invece uomini estranei alla regione. Segretario di prefettura fu l'amburghese Joh. Michael Gries - avvocato ed ex *Syndicus* del Senato; funzionario "très estimé et attaché au Gouvernement", quando i Francesi rioccuparono la città nel maggio 1813 giudicò prudente rifugiarsi in Svezia, e sarà uno dei 30 esclusi dalla amnistia dichiarata dai Francesi al loro ritorno⁷⁸. Tra i cinque consiglieri di prefettura delle Bocche dell'Elba, gli amburghesi sono quattro, tra cui i negozianti Heise e Knorre. Il Consiglio generale di dipartimento fu nominato con decreto del 18 febbraio 1812: gli amburghesi erano 9 su 24, di cui due - De Chapeaurouge e Jenisch - erano negozianti ancora attivi⁷⁹. Nel Consiglio di circondario di Amburgo - anche questo nominato nel febbraio 1812 - otto degli undici membri erano amburghesi, e tra questi troviamo sei negozianti. Tra i quattro deputati al Corpo legislativo, infine, Abendroth optò per la carica di *maire* di Amburgo; furono dunque solo in tre a recarsi a Parigi, tra cui, unico negoziante amburghese, il consigliere municipale e dipartimentale ed ex senatore Martin Joh. Jenisch.

Lo studio dell'amministrazione di Bordeaux è più complesso, non foss'altro per la maggiore durata delle istituzioni napoleoniche e la lunga serie di avvicendamenti alle varie cariche. Ci aiutano nel dedalo del susseguirsi di nomine e dimissioni che sembra caratterizzare le vicende della città girondina una recente tesi sulla municipalità di Bordeaux e qualche studio più datato ma ancora assai utile⁸⁰.

Dalla costituzione dell'anno III fino alla fine del Direttorio, l'amministrazione locale di Bordeaux consisteva in un *Bureau Central* cui era affiancato un commissario governativo, e in tre municipalità (*Bordeaux Nord* nel Convento dei Petits Carmes, *Bordeaux Centre* nel decanato de Saint-André, e *Bordeaux Sud* nel Collegio della Madelaine)⁸¹. La divisione in tre municipalità era prevista per tutte le città superiori ai 100.000 abitanti, col chiaro intento di impe-

⁷⁸ A.N.P., F¹CIII Bouches de l'Elbe 1, giudizio espresso alla presentazione di Gries come possibile candidato a presidente del collegio elettorale del circondario di Amburgo. SERVIERES, 1904: 380. Gries (1772-1827) sarà poi inviato a Parigi per trattare le reclamazioni di Amburgo alla Francia, e parteciperà al Congresso di Vienna: OSBURG, 1988: 52-53. Un interessante carteggio tra due fratelli di Gries, di cui uno era presidente del tribunale di prima istanza di Amburgo, in REINCKE, 1919. I negozianti nel personale dell'amministrazione dipartimentale delle Bouches de l'Elbe sono indicati nell'annesso n° 20.

⁷⁹ A.N.P., F¹BII Bouches de l'Elbe 1-2.

⁸⁰ COSTE, 1990a; LHÉRITIER, 1916; DAVAUD, 1921.

⁸¹ LHÉRITIER, 1916: 1.

dire che queste potessero giocare un ruolo politico troppo importante, come era avvenuto con la Comune di Parigi⁸². A ciascuna delle tre municipalità - così come all'amministrazione dipartimentale - veniva affiancato un commissario del Direttorio. Dopo il colpo di Stato di brumaio, i consoli inviarono a Bordeaux un tale Febvre a epurare il personale; successivamente, con l'*arrêté* del 29 nevoso VIII (19 gennaio 1800) fu soppressa la figura del commissario governativo, e l'amministrazione municipale venne semplificata. Benché fosse prevista la riduzione di ciascuna municipalità a un *maire* e ad un *adjoint*, in un primo tempo a Bordeaux furono nominati due *adjoints* per municipalità (*arrêté* del 19 germinale VII, 9 aprile 1800), e fu solo in seguito alle numerose rinunzie dei designati che si ritornò a quanto previsto originariamente, cioè ad un totale di tre *adjoints* (*arrêté* del 4 pratile, 25 maggio 1800), non senza notevoli ritardi: la municipalità del Centro non fu nominata che nell'aprile 1801. Gli altri 24 membri del Consiglio Municipale (cui si aggiungevano i 3 *maires* ed i tre *adjoints*) furono nominati dal prefetto. Diversi tra loro tuttavia dimissionarono⁸³. Le difficoltà di reclutamento non sarebbero cessate neppure negli anni seguenti: nella primavera 1806, il *maire* ottenne una ventina di rifiuti tra i potenziali candidati⁸⁴. Visti i costanti conflitti di competenze col commissario generale di polizia Pierre Pierre ed i pesanti interventi da parte del prefetto, non può stupire che l'autorità della municipalità sotto il Consolato fosse assai debole e dunque poco ambita⁸⁵.

Fu solo con il decreto del 4 pratile XIII (24 maggio 1805) che le tre municipalità furono riunite in una sola, alla cui guida venne posto un *maire* coadiuvato da 6 *adjoints*. Il ruolo del capo della polizia fu sensibilmente ridotto, mentre la centralizzazione dell'amministrazione locale era ormai affidata al *maire*. Coste, che ha analizzato in dettaglio la composizione e l'attività dell'amministrazione comunale, constata come questa si reclutasse prioritariamente tra negozianti, proprietari fondiari e uomini di legge. Tuttavia nel corso del decennio napoleonico i negozianti persero la maggioranza assoluta di cui godevano inizialmente, pur restando, sull'arco globale del periodo il gruppo professionale più numeroso; tra 1810 e 1812, è il gruppo dei proprietari a predomi-

⁸² GODECHOT, 1989: 472-473. Per Marsiglia cfr. BONNET, 1986: II, 449-450.

⁸³ Nell'annesso n°21 è riprodotta la composizione dell'amministrazione municipale di Bordeaux all'epoca del Consolato. Poiché non abbiamo consultato direttamente le fonti e ci siamo basati su LHÉRITIER, 1916, la classificazione professionale dei membri non è sempre certa; rinunciando pertanto ad una analisi della presenza dei negozianti in questo periodo, limitandoci a osservare che tra i tre *maires* ed i tre *adjoints* di questo periodo uno solo, Charles Fieffé, è negoziante (*maire* di Bordeaux nord).

⁸⁴ COSTE, 1990a: I, 65-66.

⁸⁵ LHÉRITIER, 1916: 7-15.

nare, e solo con la Restaurazione i negozianti ritroveranno tutto il loro peso⁸⁶. Se Coste vi vede soprattutto il riflesso del declino del commercio bordolese⁸⁷, c'è da chiedersi se non si tratti piuttosto di un segno del crescente distacco tra negozio e regime. Benché alcuni notabili restarono fedeli fino in fondo - Fieffé ad es. si ritirò nel 1814, all'arrivo del duca d'Angoulême, prendendo chiaramente le distanze davanti all'imminente ritorno dei Borboni⁸⁸ - globalmente la partecipazione dei negozianti si ridusse col passare del tempo: se i consiglieri municipali negozianti presenziarono al 91% delle sedute del 1807 e al 78% di quelle del 1808, tra 1809 e 1811 la percentuale varia dal 52 al 55%, per ricuperare il 62% nel 1812⁸⁹.

Analogamente a quanto riscontrato ad Amburgo e a Livorno, a livello dipartimentale la partecipazione dei negozianti del capoluogo è meno sensibile: prefetto, sottoprefetto e segretario di prefettura furono per tutto il periodo personaggi estranei al dipartimento. Tra i sette consiglieri di prefettura che ricoprirono complessivamente questa carica sotto l'Impero, figurano tre negozianti tutti ormai ritirati dal commercio al momento della loro nomina. Dei 41 consiglieri generali di dipartimento che occuparono tale carica tra il 1800 ed il 1815, solo 4 sono negozianti⁹⁰; tra quelli in carica dal 1808 al 1812, solo Desfourniel è negoziante. Un po' migliore la loro posizione nel consiglio di circondario di Bordeaux, dove sui 12 consiglieri in carica dal 1808 al 1812, 3 sono negozianti ancora attivi e due ex negozianti⁹¹. Dei dieci deputati al Corpo Legislativo del dipartimento della Gironda che si avvicendarono dalla sua creazione al 1813, infine, nessuno sembra essere stato negoziante; nel Senato, invece, dal 1800 figura Journu-Aubert, nobile bordolese, negoziante e armatore⁹².

9.4 Deterioramento dell'opinione pubblica e definitivo distacco dei negozianti

Malgrado i tentativi del regime di attirare a sé i cittadini più ragguardevoli, ricchi e influenti, abbiamo rilevato il diffuso assenteismo e la poca disponibilità da parte dei negozianti a collaborare negli organismi di rappresentanza del po-

⁸⁶ COSTE, 1990b: 257; cfr. anche FEILLE, 1991: I, 133-134. I membri dell'amministrazione municipale dal 1805 al 1812 sono indicati nell'annesso n° 22.

⁸⁷ COSTE, 1990b: 257.

⁸⁸ BUTEL, 1967b: 263-264.

⁸⁹ Percentuali calcolate a partire da COSTE, 1990a: II, 270-276.

⁹⁰ DAVAUD, 1921: 18-23. I negozianti nell'amministrazione dipartimentale sono indicati all'annesso n°23.

⁹¹ A.d.G., 2M3.

⁹² Cfr. TULARD, 1989: 984. Sui dieci deputati della Gironda tra 1800 e 1815, CAVIGNAC e VILLETTE, 1986 permette di identificarne con certezza 6, di cui solo Fontemoing è negoziante, ma della città di Libourne; qualche dubbio permane du Tarteyron: un notabile di tale nome è negoziante bordolese, ma non sappiamo se coincide col deputato.

tere. L'ostentato rifiuto dei notabili amburghesi di partecipare alle celebrazioni ufficiali si riscontra anche a Livorno, ad es. in occasione della visita di Elisa nell'ottobre 1810: la festa era stata sì organizzata e pagata dai negozianti, ma questi, per ripicca alla recente confisca di sette bastimenti ottomani ancorati nel porto, si erano poi astenuti dall'intervenirvi⁹³. La lista dei segnali indicatori del distacco in atto si potrebbe allungare a dismisura. In determinate circostanze, ciò poteva pregiudicare il funzionamento stesso della amministrazione: se abbiamo già visto come la municipalità di Amburgo boicottasse la polizia, il prefetto del Dipartimento del Mediterraneo lamentava l'impossibilità di ottenere dei crediti per far fronte alle spese di servizio:

Je n'ai ici point de fournisseurs, parce que je n'ai ni argent ni crédit. Le service essentiel se fait au jour le jour; il est donc tous les jours compromis [...]. Je ne peux pas répondre, parce qu'une administration ne peut être responsable que quand elle n'est pas paralysée, et qu'elle conserve les moyens de couvrir sa responsabilité. Le défaut d'argent se supplie par le crédit, mais le départ de crédit ne se supplie par rien⁹⁴.

Stessa attitudine a Bordeaux, dove nel settembre 1813 il commissario generale di polizia osservava:

Il existe encore de grandes fortunes dans le haut commerce; cependant on y trouve peu de secours pour le service: ce n'est pas qu'il y ait précisément de la mauvaise volonté; mais les négociants manquent absolument de confiance et regardent comme perdus toutes les denrées qu'on leur requiert, tout l'argent qu'on leur emprunte⁹⁵.

Benché Amburgo sia la sola delle tre città dove si arrivò, nel febbraio 1813, all'aperta rivolta, anche a Bordeaux ed a Livorno è possibile evidenziare un progressivo deterioramento dell'opinione pubblica nei confronti del regime napoleonico. I motivi dello scontento popolare sono fin troppo evidenti: coscrizione, *octrois*, *droits réunis*, disoccupazione dei lavoratori del porto e di tutti quelli impiegati nelle industrie legate al porto o al commercio, e conseguenti conflitti con le autorità preposte a rendere esecutivo il blocco continentale, specie i doganieri. La situazione era ovunque al limite del sopportabile, al punto che le autorità non potevano evitare di passarla sotto silenzio. A Bordeaux, dalla rottura della pace di Amiens una sola, continua richiesta:

L'esprit mercantile [...] ne veut impérieusement que la paix, et se moque ouverte-

⁹³ A.N.P., F⁷6523^A, rapporto del commissario di polizia *ad interim* di Livorno al ministro della polizia, 6 ottobre 1810. Il distacco tra Francesi e livornesi emerge anche da diversi rapporti ufficiali riprodotti da FILIPPINI, 1975: 204-206.

⁹⁴ A.N.P., F⁷3291⁽¹⁾, doss. I, Livourne, n° 53, lettera del prefetto al Ministro della Polizia, Livorno 2 luglio 1812. La lettera era motivata da un'insurrezione di detenuti, provocata dalla totale mancanza di fondi.

⁹⁵ A.N.P., F⁷6344, rapporto di P. Pierre del 3 settembre 1813.

ment de tous les décrets impérieux qui ont fait des donations à la ville, quand bien même ces donations seraient de tout le territoire français. Le propriétaire qui ne vend pas son vin jure contre la guerre qui l'en empêche. Le négociants qui ne peut pas exporter ce vin, jure contre ce qu'il appelle les entraves mises au commerce. L'ouvrier qui n'est employé ni par l'un ni par l'autre jure également. [...] c'est la classe qui, en souffrant le plus, se plaint le moins⁹⁶.

Nel 1813 a Livorno

l'esprit public ne nous est point favorable. Le peuple toscan est soumis par faiblesse de caractère, mais n'est point attaché à nos institutions⁹⁷.

Il che era un modo eufemistico di esprimere, da parte del prefetto, ciò che il commissario di polizia di Livorno segnalava già qualche mese prima senza mezzi toni:

On compte presque [...] voir bientôt les russes sur les Appennins. Une grande partie de la population de la ville ne serait nullement fâchée d'apprendre leur arrivée tant la misère croît tous les jours. On espérait mieux, sous les rapports maritimes, d'une autre domination [...]. Les mesures de rigueur ne feraient qu'aigrir ceux qui nous haïssent déjà trop. Il faut donc se contenter de les trouver obéissants, et d'empêcher qu'ils tiennent trop publiquement de pareils propos⁹⁸

E con la lucidità che gli è consueta, d'Aubignosc riferiva:

Le peuple, les ouvriers, les marins surtout ont la conviction que le règne de la France est passé, que peu de jours encore et ce pays sera nettoyé de Français. Cette opinion est unanime. Elle ne se manifeste qu'en parole et même sans éclat, mais elle est évidente [...]. Cette classe d'hommes est encore tranquille, sans impatience et modérée; mais il ne faudra qu'une étincelle pour mettre le feu. Le moment de l'explosion est marqué à l'époque de l'apparition des premiers cosaques en ce côté-ci de l'Oder.

L'autre nuance de l'opinion publique s'applique à la classe commerçante, elle est moins sensible dans le simple propriétaire. On voit dans cette classe une bien plus grande réserve. L'espoir d'un changement est cependant presque unanime. Le commerçant voit en perspective la reprise et la liberté des affaires. Le propriétaire entrevoit une bénéfice [...] dans la diminution des impôts et des gênes mises à la vie par le concours des douanes et des droits réunis. Tout ceux-ci sont cependant retenus dans leurs vœux par la crainte de la guerre: ces hommes, plus éclairés que le peuple, sentent bien [...] que l'Empereur ne cédera point sans combat⁹⁹.

⁹⁶ A.N.P., F⁷8553, doss. 7010, rapporto del direttore di polizia di Bordeaux, P. Pierre, al 2° arrondissement di polizia a Parigi, 5 settembre 1808. Le donazioni cui si fa riferimento sono quelle di alcuni edifici accordati alla città dal decreto dell'aprile 1808.

⁹⁷ A.N.P., F¹CIII Méditerranée 1, estratto del resoconto sulla situazione del dipartimento del Mediterraneo durante il primo trimestre 1813.

⁹⁸ A.N.P., F⁷7016, camicia Firenze, rapporto del direttore generale di polizia a Firenze al ministro della polizia, 12 settembre 1812. Le frasi riportate costituiscono il resoconto del rapporto del direttore di polizia di Livorno, Delamalle.

⁹⁹ A.N.P., F⁷6349, n°27, Rapporto di d'Aubignosc, 21 gennaio 1813.

In effetti i notabili amburghesi si affretteranno a prendere le debite distanze dal moto popolare, chiamando dei rinforzi militari da Altona per reprimerlo, e rassicurando le autorità parigine che la "canaille" era stata ricondotta all'ordine¹⁰⁰. Se vi doveva essere una azione per liberarsi dalla dominazione francese, questa doveva inserirsi in un quadro ordinato e gerarchicamente definito: in questa direzione, alcuni dirigenti anseatici avevano preso dei contatti col duca d'Oldenburg e con l'Inghilterra¹⁰¹, ma non contavano certo di appoggiarsi sulle masse. Stessa contrapposizione a Livorno, dove già nel 1809 il prefetto osservava:

On n'a rien à craindre de la part du négociant qui, sans aimer le Gouvernement, craint cependant toute invasion et insurrection populaire; si même les circonstances devenaient plus difficiles, le plus grande nombre des négociants et de leurs commis s'armeraient au besoin¹⁰².

Ciò malgrado il tentativo di trovare nei notabili locali un fedele alleato è, per quanto riguarda i negozianti, chiaramente fallito: si può semmai far leva sul bisogno di sicurezza per ottenerne l'appoggio, ma questo non sarà mai incondizionato. Alla prima occasione favorevole, i negozianti prenderanno le distanze. Dopo la sconfitta di Russia, è ormai solo con la forza che si può ottenere un minimo di deferenza alle autorità. Nell'ottobre 1813 il prefetto del dipartimento del Mediterraneo faceva arrestare Carlo Michon, "le plus riche propriétaire de la commune de Livourne" e Alessandro Patrino, "riche négociant grec", che si erano mostrati recalcitranti a recarsi a Parigi nella deputazione che Elisa aveva nominato per portare i voti di Livorno all'Imperatrice¹⁰³: bruciante fallimento del tentativo di conquistarsi l'appoggio dei *plus imposés*. Già nel 1811, l'essere inviati a Parigi non aveva suscitato unanimi entusiasmi, ma almeno non si doveva ancora costringere con la forza i designati ad accettare l'onore: il negoziante e consigliere municipale Simone Castelli, prescelto assieme a Coppi ad accompagnare il *maire* Sproni alle celebrazioni per il battesimo del Re di Roma, veniva descritto dal prefetto come un "négociant probe, riche et économe". Ma a queste qualità che ne potevano fare un perfetto notabile si affiancava una triste constatazione:

Il n'a d'ailleurs aucune qualité comme homme public, il est absolument sans am-

¹⁰⁰ Sul moto insurrezionale amburghese cfr. ZUNKER, 1983: 60-66; MARZAGALLI, 1987-88: 309-322. I rapporti di Abendroth a Parigi sono riportati, in traduzione tedesca, in ABENDROTH, 1913.

¹⁰¹ GALLOIS, 1870: 364-365.

¹⁰² Rapporto di Capelle ad Elisa Bonaparte, cit. in FILIPPINI, 1975: 207.

¹⁰³ L'arresto fu aspramente criticato da Napoleone, in quanto avrebbe sicuramente seminato lo scontento: cfr. A.N.P., F¹CIII Méditerranée 1, rapporto del prefetto al Ministro degli Interni, 29 ottobre 1813, e lettera di questi a Elisa, 12 novembre 1813.

bition, et ne soupire qu'après le moment de rentrer dans son comptoir¹⁰⁴.

Quanto ai negozianti della Gironda, le loro idee erano chiare fin nell'ottobre 1805, anche se per il momento venivano espresse solo nella corrispondenza privata:

Je desire que notre Empereur nous donne la paix [...] il n'y a que lui qui monte et nous et nos bourses descendent¹⁰⁵.

Col passare del tempo, il desiderio di un mutamento politico si rafforzò. Jean Baptiste Lafargue, negoziante a Baiona, incoraggiava nel maggio 1811 Jean Lafargue, negoziante a Bordeaux:

L'espoir d'un meilleur avenir doit nous soutenir, car enfin la mesure sera bientôt comblé, ne te laisse pas aller¹⁰⁶.

A meno di due settimane dall'abdicazione di Napoleone, J.V. Cabarrus scriveva a Briensiaux di Lille:

Maintenant que les circonstances ont changé d'une manière aussi favorable, nous espérons qu'une paix générale et d'une longue durée nous mettra à même de reprendre avec plus d'activité et d'une manière plus étendue nos rapports avec votre maison¹⁰⁷. . .

Nessun ombra di dubbio, nessun rimpianto: così come, per convenienza, i negozianti francesi potevano aver appoggiato Napoleone dopo Brumaio, così, per convenienza, lo abbandoneranno quando i lati negativi del regime appariranno eccessivi, e quando l'ordine e la sicurezza potranno essere garantiti anche altrimenti, da un nuovo monarca, in un clima di pace. Quanto a Amburghesi e Livornesi, non domandavano che di potersi rimettere al lavoro, senza eccessive ingerenze da parte di istanze estranee al commercio.

¹⁰⁴ A.N.P., F¹CIII Méditerranée 1, rapporto del prefetto al Ministro degli Interni, 24 maggio 1811.

¹⁰⁵ A.d.G., 4 J 777, fond Lafargue, lettera di Jean Baptiste Lafargue, negoziante a Baiona, a Jean Lafargue, 21 vendemmiaio XIII.

¹⁰⁶ A.d.G., 4 J 777, fond Lafargue, lettera del 14 maggio 1811.

¹⁰⁷ A.N.P., 3 AQ 238, Cabarrus a Briensiaux, 19 aprile 1814.

CAP. 10 - RIFUGIO ALLA TERRA?

10.1 Acquisti fondiari e negozio: alcune premesse

L'acquisizione di proprietà fondiarie rientrava già nel Settecento nella sfera degli investimenti tradizionalmente operati dai negozianti, e certamente non solo sulla spinta dell'attrazione esercitata dal modello aristocratico. Il funzionamento stesso dell'attività commerciale presupponeva infatti un solido patrimonio immobiliare, eventualmente ipotecabile, che costituiva al contempo un segno tangibile della riuscita e quindi di credibilità, così come l'indispensabile garanzia per l'accesso al credito. Sarebbe dunque fuorviante considerare l'impiego di capitali per l'acquisizione di beni fondiari come necessariamente contrapposto ad un loro uso più produttivo, mercantile o industriale¹. Si consideri inoltre che dalla fine dell'antico regime alla Restaurazione la proprietà acquistò peso crescente come elemento necessario alla partecipazione agli organismi di rappresentanza istituzionali, e divenne anzi perno attorno al quale si venne definendo la nuova *élite* dei notabili². Apparirà allora evidente come, anche in termini di considerazione sociale e sul piano della difesa politica dei propri interessi, la proprietà rientri nell'ambito degli investimenti necessari all'esercizio della mercatura.

Malgrado questa evidenza, per l'età rivoluzionaria e napoleonica è stata sovente avanzata, con toni implicitamente negativi, la tesi di una massiccia immobilizzazione di capitali di origine mercantile nell'acquisto di proprietà immobiliari sotto la spinta delle difficoltà poste agli scambi marittimi. La vendita dei beni nazionali - per la Francia negli anni Novanta, per i territori successivamente annessi più tardiva - avrebbe contribuito notevolmente a rafforzare questa tendenza, immettendo sul mercato una massa consistente di beni a prezzi ridotti dall'eccesso di offerta e, in Francia, dall'inflazione degli assegnati.

E' certo che a Bordeaux come ad Amburgo e Livorno i negozianti figurano

¹ Su questo punto ha insistito particolarmente BERGERON, 1971: 418; BERGERON, 1972: 167-172, e in modo più articolato BERGERON, 1979-80.

² Per Amburgo si è già osservato come il criterio di appartenenza alla *Erbgesessene Bürgerschaft* dipendesse, oltre che dall'acquisizione dello statuto di cittadino, dal possesso di una *Erbe*, bene fondiario sul territorio cittadino di un determinato valore minimo non ipotecato (cfr. *supra*, cap. 2.4). In Toscana la riforma dell'amministrazione comunale del 1764 aveva fatto dei proprietari fondiari "il fulcro del sistema politico amministrativo" (BERTINI, 1989a: 30).

già nel corso del Settecento tra le categorie professionali maggiormente dotate di proprietà immobiliari. Tuttavia mancano allo stato attuale della ricerca studi che permettano di quantificare globalmente la loro presenza, talora anche a causa delle difficoltà di trarre informazioni esaustive dalle fonti disponibili. Per pronunciarsi sulla validità della tesi di una consistente deviazione di capitali verso la terra durante il blocco continentale occorrerebbe poter comparare la politica di acquisti fondiari del mondo mercantile in questi anni col periodo precedente e con quello successivo. Una volta individuate le eventuali modificazioni nella struttura fondiaria, resterebbe poi da affrontare il tema della gestione dei beni, e interrogarsi dunque sulle eventuali modifiche apportate dalla proprietà borghese alla struttura agraria³. La tematica è troppo vasta per essere affrontata in questa sede, dove dobbiamo limitarci ad obiettivi assai più modesti: misurare l'entità degli acquisti e delle vendite operate dai negozianti nel periodo considerato, e determinare verso quale tipo di beni immobili vadano le loro preferenze; anche questo, non sarà sempre possibile.

Per Amburgo infatti - lo vedremo tra poco - lo stato delle fonti non permette di approfondire la questione. Concretamente ho dovuto dunque limitarmi ad analizzare gli acquisti fondiari dei negozianti di Livorno e di Bordeaux. Per i primi, si è presa in considerazione solamente la loro partecipazione all'acquisto della consistente massa di beni nazionali messi in vendita dall'amministrazione napoleonica a partire dal 1808: resta cioè ancora inesplorato il terreno delle compravendite private, come pure quello delle eventuali rivendite dei beni nazionali acquistati, che potrebbe dimostrare il carattere speculativo degli acquisti e contraddire così ad esempio l'ipotesi di un investimento stabile alternativo a quello mercantile. Sarebbe possibile ovviare a tale carenza solo a prezzo di uno spoglio esaustivo degli archivi notarili: non solo dei notai di Livorno, che ci possono fornire soprattutto delle indicazioni sulle transazioni dei beni nella città e nelle aree limitrofe, ma anche quelli delle regioni toscane più produttive, possibile oggetto di investimento; di nuovo, l'entità del lavoro è tale da richiedere una analisi specifica⁴.

Per Bordeaux ci si è appoggiati agli studi già esistenti sulla vendita dei beni nazionali per avere qualche indicazione di massima sulla presenza dei negozianti bordellesi negli acquisti avvenuti negli anni Novanta nel dipartimento della Gironda⁵. Per quanto concerne il periodo napoleonico, si sono in-

³ La questione, legata alla problematica della mancata rivoluzione agraria, è stata particolarmente dibattuta in Italia: cfr. i contributi di VILLANI, SOBOUL e ZAGHI, in *Colloquio internazionale*, 1971-72, e ZANGHERI, 1979-80.

⁴ Si tenga inoltre presente l'incompletezza dei risultati finali, dovuta al fatto che gli atti di alcuni studi notarili livornesi non sono conservati per questi anni.

⁵ MARION, 1974; MARION, BENZACAR & CAUDRILLIER, 1911-12.

vece utilizzati i registri degli acquirenti dell'Ufficio dell'*Enregistrement* di Bordeaux. Come è noto, il contenuto sommario degli atti notarili, come pure di quelli redatti sotto segno privato, era soggetto a imposta e quindi a registrazione già dagli inizi del XVIII secolo⁶. A partire da questi registri ed allo scopo di facilitare il controllo dei passaggi di proprietà, venivano poi formati dei repertori dei venditori e degli acquirenti. L'insieme di questi registri e repertori forma una serie omogenea e completa delle transazioni fondiarie di questi anni⁷. Costituiti tuttavia per trascrizioni successive, presentano tutti gli inconvenienti usuali: nomi con grafie sovente distorte; errori nella indicazione del valore del bene immobile, appurabili solo grazie al confronto con l'atto notarile originale; e sicuramente omissioni di vario genere (professione dei contraenti, ad es.). Tuttavia le indicazioni, riportate in modo uniforme, restano preziose: nome, cognome, professione e luogo di residenza del venditore e dell'acquirente, data dell'atto e notaio rogante, natura e valore del bene⁸. Poiché il nostro interesse è rivolto a identificare la presenza del negozio bordolese nelle com-

⁶ Cfr. DE SAINT-JACOB, 1946; VOVELLE, 1956 e CHASSAGNE, 1975: l'obbligo di registrazione per gli atti notarili era stato imposto nel 1693, quello per gli atti *sous signe privé* nel 1699-1705. L'obbligo di registrazione si mantenne sostanzialmente inalterato attraverso Rivoluzione e Impero, ma la necessità di verificare in specifico le transazioni fondiarie in modo da facilitare il gettito dell'imposta fondiaria portò alla redazione di repertori degli acquirenti e dei venditori dei beni immobili. E' di questi registri che ci si è serviti. Cfr. sull'amministrazione del *Contrôle des Actes* e poi dell'*Enregistrement* NAQUET, 1991 e MASSALOUX, 1989. La regia del Registro fu estesa, con l'annessione, anche a Amburgo e Livorno, ma gli atti non sono sfortunatamente stati conservati fino ai nostri giorni. La fonte è stata utilizzata anche da DE ROSAS, 1987.

⁷ Per ragioni che sfuggono, e con ogni verosimiglianza per puro errore, nei registri dei nuovi acquirenti - formati come si è detto a partire da quelli di registrazione dell'insieme degli atti notarili - figurano anche alcune transazioni relative alla vendita di navi, a partite o al raccolto di vino, talora a somme o biglietti di credito, come pure alla dissoluzione di case commerciali. Nella elaborazione degli elenchi nominativi degli acquirenti negozianti non ho tenuto conto di queste transazioni, del resto numericamente insignificanti, e neppure delle cessioni di diritti successori (ho invece considerato le cessioni di rendite, come pure le vendite di usufrutti, entrambe legate a transazioni fondiarie), ma esse sono comprese nei totali (numero e valore) delle transazioni. Non ho preso in considerazione i registri A.d.G., 3Q3 e 3Q4 (acquisizione per successione), né quelli del *deuxième bureau*: questo fu infatti riunito al 31 gennaio 1806 al primo *bureau*, e non fu ricostituito che alla fine del regime napoleonico. Tuttavia il secondo *bureau* continua a registrare, tra 1806 e 1814, qualche atto passato *sous signe privé* e qualche successione (A.d.G., 3Q 424-425). I sondaggi eseguiti nella serie dell'*enregistrement* degli atti *sous signe privé* (A.d.G., 3Q 3706 e 3727) non hanno dato esito positivo relativamente a transazioni fondiarie: benché ammesse anche sotto questa forma, nella pratica tali transazioni erano passate piuttosto davanti a notaio.

⁸ Benché il notarile bordolese sia assai ben conservato, la serie dell'*Enregistrement* consente di conoscere anche le transazioni fondiarie dello studio notarile di Ferrère, unico notaio bordolese di questi anni di cui non sono conservati gli atti, ed a cui facevano sovente ricorso i negozianti della città. Sfuggono invece dal computo delle compravendite mercantili quelle eseguite dal coniuge del negoziante e da prestanome: per un es. concreto di ricorso a prestanome a Bordeaux cfr. BUTEL, 1967b: 240-247.

pravendite fondiariе, ho in primo luogo isolato gli atti in cui il venditore o l'acquirente fossero indicati come negozianti di Bordeaux. I problemi metodologici sono di duplice natura: da un lato, la professione non è specificata in tutti i casi o talora la medesima persona indicata come negoziante in una transazione figura come proprietario in un'altra. Per ovviare a questo inconveniente, nell'impossibilità di identificare individualmente i contraenti di diverse migliaia di atti, ho adottato il criterio di cercare di verificare almeno la professione di tutti i venditori e gli acquirenti delle transazioni di valore uguale o superiore a 50.000 franchi, sia ricorrendo all'atto notarile originale, sia controllando se i contraenti figurano negli almanacchi dei negozianti di Bordeaux.

Vi è un secondo inconveniente dell'utilizzo delle categorie professionali indicate nell'atto notarile e quindi riportate nei repertori dell'*Enregistrement*: infatti alcuni mercanti local potevano qualificarsi come "negoziante", secondo un noto meccanismo di usurpazione del "titolo". L'importanza di questo fattore di deviazione nelle statistiche elaborate può avere forse una certa incidenza rispetto al numero delle transazioni, ma è sicuramente meno importante per il valore, e scompare del tutto per le transazioni pari o superiori ai 50.000 franchi, dove tutte le figure appartenenti al mondo commerciale sono ben note.

Il limite maggiore della fonte risiede peraltro altrove. I notai registravano l'atto nell'ufficio del Registro più vicino. Nel dipartimento della Gironda, esistevano all'epoca circa una ventina di uffici⁹. Qualora il bene venduto fosse situato nel territorio di competenza di un altro ufficio, gli impiegati dell'ufficio in cui l'atto era stato registrato erano tenuti a notificare ai colleghi gli estremi della compravendita¹⁰; di fatto, i rinvii avvenivano con un certo ritardo, e sono complessivamente assai rari nei registri di Bordeaux. La disamina del Registro di Bordeaux ci informa dunque degli atti passati davanti ai notai della città, indipendentemente dalla collocazione geografica dei beni; i rinvii dovrebbero inoltre darci notizia degli atti notarili redatti altrove, ma riguardanti case e terreni situati in prossimità del capoluogo. Sfuggono invece le informazioni relative ai beni acquistati dai bordolesi e situati nel resto del dipartimento o al di fuori di esso, qualora l'atto sia stato rogato da un notaio non bordolese. Sfortunatamente non è possibile valutare quanto questo tipo di acquisti incida sul totale. I dati ricavabili dal registro bordolese tendono certamente ad accentuare il peso degli acquisti in città e nei dintorni, a discapito dei beni situati a maggior distanza dalla città, le cui transazioni in parte avvenivano davanti a notai non bordolesi. Tuttavia, vista la tendenza dei negozianti bordolesi ad ac-

⁹ A.d.G., inventari della serie Q.

¹⁰ MASSALOUX, 1989: 29, 150-152.

quisire beni nelle vicinanze della città¹¹, i dati del Registro bordolese restano comunque significativi.

Per quanto riguarda Amburgo, si è già osservato come non sia stato possibile indagare in questa direzione. I negozianti amburghesi erano soliti possedere una villa con giardino nelle vicinanze della città, nella quale l'intera famiglia trascorrevano i mesi estivi, oltre ad una proprietà urbana che costituiva il requisito indispensabile alla partecipazione politica e la sede sociale dell'impresa. A ciò poteva aggiungersi il possesso di case in città o di terreni nel Mecklemburgo o nei ducati danesi, da cui si poteva trarre un reddito sia pure modesto, ma relativamente sicuro¹². Se qualche buona biografia familiare può fornirci informazioni sulle proprietà di questo o quel casato mercantile¹³, le fonti non permettono tuttavia di appurare se durante le difficoltà commerciali insorte a partire dalla proclamazione del blocco continentale i negozianti amburghesi abbiano ricorso all'acquisto di immobili come bene rifugio. Le proprietà ecclesiastiche erano già state espropriate e vendute con la Riforma, ed il *Reichsdeputationshauptschluß* del 1803 aveva affrontato le ultime vertenze sospese: al suo arrivo, l'amministrazione napoleonica non trovò beni da mettere in vendita. Il mercato immobiliare in questi anni continuò dunque a restare su basi private, e l'esiguità degli atti notarili conservati impedisce di seguirne le vicende. D'altro canto, la pratica diffusa tra i negozianti amburghesi di possedere beni immobili fuori dai ristretti confini della città, specie in regioni che non saranno annesse all'Impero napoleonico, limita fortemente il valore dei dati che si potrebbero ricavare da un penoso spoglio dei registri delle

¹¹ BUTEL, 1974c: 355-357.

¹² Cfr. GABRIELSSON, 1975, JAACKS, 1975, e STEIN, 1985. Nel 1808, 518 proprietari furono tassati per le residenze estive possedute sul territorio amburghese. Si trattava di abitazioni dove la famiglia trascorrevano quasi la metà dell'anno, e che accentuavano la differenziazione in atto tra spazio privato-famigliare - che non escludeva evidentemente ricevimenti e fitte relazioni sociali - da quello degli affari. Nella seconda metà del Settecento la tendenza all'ingrandimento e all'abbellimento di queste ville si fece più intensa. La distruzione operata da Davout nell'inverno 1813-14 di tutte le costruzioni al di fuori della cinta della città in modo da permettere una adeguata difesa davanti all'imminente assedio russo segnò il declino di questa forma prettamente settecentesca di villa, situata alle porte della città: nell'Ottocento si affermerà piuttosto quella di tipo inglese lungo le rive dell'Elba, mentre il profilo degli immediati dintorni di Amburgo sarà ormai rimodellato dagli insediamenti industriali (GABRIELSSON, 1975: 16-18). Cfr. anche KÜSTER e PLAGEMANN, 1984.

¹³ Cfr. ad es. HERTZ, 1922: 6-11 per Godeffroy ed altri negozianti calvinisti abitanti ad Amburgo; HITZIGRATH, 1904: 46 per l'analogo comportamento dei membri della *Englische Court*; SCHRAMM, 1957: 321-324 per la famiglia Schramm; BAASCH, 1928: 21, 25 per i Justus. Oltre che indubbio elemento di prestigio, la casa in città e la villa nei dintorni servivano anche come strumento di credito: alla sua morte avvenuta nel 1805, Jacques de Chapeaurouge lascia un florido patrimonio di più di un milione di marchi banco investito in attività commerciali; la casa con magazzino e la villa a Hamm, valutate complessivamente a 200.000, sono peraltro ipotecate per 76.000 marchi banco: cfr. SIEVEKING, 1912: 114-115.

imposte fondiarie. Il fenomeno turbava il prefetto delle Bocche dell'Elba, costretto a constatare l'intrinseca inapplicabilità al suo dipartimento dei criteri che nell'Impero presiedevano alla formazione delle liste dei più tassati¹⁴.

10.2 L'acquisto di beni nazionali da parte dei negozianti livornesi

La vendita dei beni nazionali in Toscana in età napoleonica è stata interpretata come momento particolarmente significativo nel processo di smantellamento della proprietà ecclesiastica e della manomorta laica avviato fin dai tempi di Pietro Leopoldo¹⁵. La notevole quantità delle terre alienate e vendute a partire dalla seconda metà del Settecento rimodellò l'assetto della proprietà in Toscana; questo processo comportò almeno parzialmente delle migliorie strutturali - dissodamento, messa a cultura, appoderamento, attivazioni colturali di vigne, olivi, gelsi - mentre quasi nulle furono le modifiche nei rapporti di produzione. Più che fonte di incremento della propria ricchezza, l'acquisto di beni fondiari continuò a rappresentare, sia per l'aristocrazia che per gli acquirenti borghesi, la garanzia di una ricchezza consolidata ed il segno necessario alla propria collocazione sociale¹⁶. Interrotte negli anni Novanta, la vendita di tenute demaniali era ripresa ai tempi del Regno d'Etruria, sotto la spinta della disastrosa situazione in cui versavano le finanze statali. Tra gli acquirenti figurano numerosi esponenti del negozio labronico, che vi investirono somme ingenti¹⁷.

Per il nostro studio è tuttavia più rilevante la politica di acquisti dei negozianti labronici negli anni in cui la Toscana fu annessa all'Impero, giacché è a partire da questi dati che si potrà verificare l'esistenza di una eventuale massiccia deviazione dei capitali mercantili verso la terra che il blocco continentale avrebbe prodotto: nell'ipotesi di una totale impossibilità a impiegare i

¹⁴ Si vedano le osservazioni del prefetto in proposito riportate *supra*, cap. 9.2., nota 24.

¹⁵ MINECCIA, 1985: 543. BERGERON, 1985: 45 sottolinea come la continuità sia peraltro puramente formale, dal momento che radicalmente diversi sono i ritmi e soprattutto le motivazioni: per Leopoldo si trattava di riformare l'ordine sociale, abolire i privilegi e riorganizzare i fondamenti della proprietà; per Napoleone, di risanare le finanze pubbliche e di conquistare il consenso delle classi dirigenti, grazie sia al rimborso dei prestiti avanzati allo Stato, che alla possibilità di acquisire nuove proprietà.

¹⁶ MINECCIA, 1985: 519-521, 544.

¹⁷ Nel 1802 la fattoria di Nugola fu acquistata da una società livornese nella quale figurano i negozianti Carega, Despotti, Fauquet, Mospignotti e Patrino. Nel 1804 l'azienda di S. Regolo fu acquistata per 97.561 scudi (l'equivalente di circa 573.600 franchi) da Salomone De Montel, negoziante ebreo che figura ancora nei ruoli della patente del 1809. Cfr. MINECCIA, 1982: 299-300, MINECCIA, 1983: 304 e MINECCIA, 1985: 523. Sulla tenuta di Suese, cfr. *supra*, cap. 4.2. Speculazione edilizia si ebbe a Livorno sull'area delle fortificazioni, degli spalti ed in particolare sul «Rivellino» di San Marco, messi all'incanto nel 1802: BORTOLOTTI, 1970: 39-44, PRIOLO, 1967: 18-26, e MATTEONI, 1985: 137-140.

capitali nel commercio, il fenomeno appare talmente logico da essere divenuto un postulato nella storiografia su Livorno¹⁸. Come vedremo, l'analisi degli acquisti di beni nazionali non consente tuttavia di suffragare la tesi dell'investimento fondiario come bene rifugio, benché solo una disamina del mercato privato, accanto a quello pubblico, permetterebbe di pronunciarsi in maniera meno aleatoria sulla questione.

Le vicende e le modalità di vendita dei beni nazionali toscani sono recentemente state oggetto di analisi approfondite. Benché resti ancora interamente da esplorare il tema dell'eventuale carattere speculativo degli acquisti - testimoniato da una eventuale rivendita del bene negli anni immediatamente successivi all'acquisto - come pure quello delle possibili modifiche nei modi di conduzione aziendale, almeno per quanto riguarda l'identità degli acquirenti siamo piuttosto bene informati¹⁹. Prima di passare a analizzare gli acquisti operati da cittadini di Livorno, riassumiamo brevemente l'entità complessiva dei beni immessi sul mercato.

Come evidenziato dalla seguente tabella 20, i beni nazionali venduti in Toscana erano in stragrande maggioranza situati nel dipartimento dell'Arno: 1.701 lotti su un totale di 2.103 (81%), la cui vendita produsse il 75% del ricavo complessivo dell'operazione²⁰.

Tabella 20 - Riepilogo della vendita dei beni rurali e urbani in Toscana

	Arno	Mediterraneo	Ombrone	totale
n° aggiudicaz.	1.701	188	214	2.103
valore base	23.735.830,56	1.485.219,75	6.779.152,32	32.000.202,63
incremento asta	1.857.972,89	246.800,03	207.771,71	2.312.544,63
totale generale	25.593.803,45	1.732.019,78	6.986.924,03	34.312.747,26

Fonte: A.S.F., *Amministrazione del debito pubblico (1809-1824)*, 219.

Rispetto alle "case, fabbriche e officine", classificate come beni urbani, i beni rurali fanno la parte del leone, se non per numero - 882 lotti rurali contro

¹⁸ COPPINI, 1993: 151; MINECCIA, 1982: 300-301 distingue un primo periodo, nel quale l'acquisto di beni fondiari da parte del ricco ceto mercantile cittadino non implica l'abbandono dell'attività economica, dal periodo del blocco continentale, in cui la paralisi quasi completa dell'attività portuale avrebbe comportato un "massiccio trasferimento di capitali" verso gli acquisti fondiari, questa volta in evidente alternativa all'impiego mercantile degli stessi.

¹⁹ Cfr. in particolare BASSETTI, 1981, MINECCIA, 1985 e BASSETTI, 1985. Più discutibile l'interpretazione offerta da COPPINI, 1993: 143-150.

²⁰ La preponderanza del dipartimento dell'Arno era già stata sottolineata da MINECCIA, 1985 e BASSETTI, 1985. Qui tuttavia consideriamo sia il prezzo di stima che l'aumento dovuto alla vendita per incanto, e non solo i valori di stima come nelle tabelle proposte dai due autori.

1.221 urbani - certamente per valore: il loro prezzo di aggiudicazione costituì l'89% del totale, contro solo l'11% dei beni urbani²¹.

Tabella 21 - Vendita dei beni rurali in Toscana

	Arno	Mediterraneo	Ombroae	totale
n° aggiudicaz.	551	161	170	882
valore base	20.989.345,60	1.290.581,67	6.706.116,48	28.986.043,75
incremento asta	1.179.249,63	123.848,79	195.967,15	1.499.065,57
valore vendita	22.168.595,23	1.414.430,46	6.902.083,63	30.485.109,32

Fonte: A.S.F., *Amministrazione del debito pubblico (1809-1824)*, 219.

Tabella 22 - Vendita dei beni urbani in Toscana

	Arno	Mediterraneo	Ombroae	totale
n° aggiudicaz.	1.150	27	44	1.221
valore base	2.746.484,96	194.638,08	73.035,84	3.014.158,88
incremento asta	678.723,26	122.951,24	11.804,56	3.827.637,94
valore vendita	3.425.208,22	317.589,32	84.840,40	3.827.637,94

Fonte: A.S.F., *Amministrazione del debito pubblico (1809-1824)*, 219.

Dalle tabelle precedenti (n°20, 21 e 22) emerge con particolare forza quanto esigue siano state le vendite di beni situati nel dipartimento del Mediterraneo, specialmente per quanto riguarda i beni urbani. Considerata la tendenza generale ad acquistare beni situati a distanza non eccessiva dal proprio luogo di residenza, questo implica che se anche i negozianti labronici fossero stati desiderosi di piazzare i loro capitali in acquisti fondiari, la scarsità dei beni espropriati in città (8 lotti in totale) o nel dipartimento non venne certo incontro a questa esigenza. Come vedremo, essi si risolsero a operare una buona parte dei loro acquisti nel dipartimento dell'Arno. In totale, comunque, gli abitanti di Livorno acquistarono beni nazionali per 2.271.420,09 franchi, un valore corrispondente solo al 7% delle proprietà rurali e urbane complessivamente aggiudicate²². Guardiamo ora alla tipologia (rurale o urbana) ed alla lo-

²¹ Questa preponderanza giustifica che in uno studio sulla tipologia sociale degli acquirenti dei beni nazionali toscani sia BASSETTI, 1985 che MINECCIA, 1985 si siano limitati a considerare gli acquirenti di beni rurali. Tuttavia per il nostro obiettivo - quello di determinare la partecipazione dei negozianti labronici a tale vendite - è senz'altro più opportuno considerare le vendite nella loro globalità, perché non può stabilirsi a priori quali fossero le preferenze del mondo del negozio.

²² In questa cifra non abbiamo compreso le proprietà acquisite dagli entr di Livorno, quali il

calizzazione di tali beni.

Tabella 23 - Valore degli acquisti dei livornesi per tipo e dipartimento

dipart.to	beni rurali	beni urbani	totale
Arno	1.735.079,87	6.763,89	1.741.843,76
Mediterraneo	360.851	98.625,33	459.476,33
Ombrone	70.100	-	70.100
tot. tre dip.	2.166.030,87	105.389,22	2.271.420,09

Fonte: A.S.F., *Amministrazione del debito pubblico (1809-1824)*, 219.

I beni urbani costituiscono solo il 5% degli acquisti totali dei cittadini di Livorno. Se consideriamo che il valore dei beni urbani aggiudicati in Toscana rappresentava l'11% del totale, si potrebbe sostenere che i livornesi non fossero specificatamente interessati ai beni urbani. Tuttavia due elementi paiono contraddire questa ipotesi.

In primo luogo si può rilevare come il comportamento degli acquirenti labronici si differenzi nettamente a seconda che si tratti di beni rurali o urbani: per i primi, non esitarono a investire anche al di fuori del Dipartimento (84% dei beni acquisiti), mentre i beni urbani da loro acquistati sono in stragrande maggioranza (94%) situati nel dipartimento stesso. I livornesi si accaparrarono quasi un terzo del totale dei beni urbani venduti nel loro dipartimento, 98.625,33 su 317.589,32 franchi (31%), cifra non troppo distante dal 25,5% dei beni rurali. In altre parole, un po' più di un quarto dei beni situati nel Mediterraneo furono acquistati da cittadini livornesi. Ma se essi erano propensi ad acquisire proprietà rurali anche al di fuori del loro dipartimento, per i beni urbani la vicinanza era un criterio decisivo nella scelta: con ogni probabilità fu la scarsità dell'offerta di tali beni nel dipartimento di residenza a ridurre sensibilmente gli investimenti labronici in immobili urbani.

In secondo luogo anche il forte incremento del prezzo nel corso dell'asta di aggiudicazione sembra testimoniare dell'interesse degli acquirenti nei confronti delle proprietà urbane. Se sul prezzo dei beni complessivamente aggiudicati in Toscana l'aumento dovuto alla competizione rappresenta infatti il 5% per i beni rurali ed il 21% per quelli urbani, sul costo dei beni urbani venduti nel Dipartimento del Mediterraneo l'incremento dell'asta incide per ben il 39% (cfr. tabelle 21 e 22). Qualche esempio: un magazzino posto in prossimità della Porta dei Cappuccini a Livorno, stimato a 6.240 franchi, fu aggiudicato per

Comune (64.334,67 franchi) ed il Monte Pio (294.941,83). Le proprietà acquistate dagli enti civili labronici sono tutte situate nel Dipartimento dell'Arno: cfr. BASSETTI, 1985: 509.

16.218 franchi; il prezzo di una casa fuori da Porta a Pisa, sempre a Livorno, raddoppiò nel corso dell'asta²³.

Ricostituite le linee generali della politica di acquisizione di beni nazionali da parte dei cittadini livornesi, è ora opportuno distinguere dall'insieme il comportamento dei negozianti labronici²⁴. Sui 32 acquirenti labronici (privati e ragioni sociali, mentre sempre esclusi restano gli enti), limitiamo la disamina ai dieci maggiori acquirenti, coloro cioè che investirono in beni nazionali una cifra superiore a 40.000 franchi. Al di sotto di questa soglia, non ci sembra si possa parlare di un investimento consistente in beni fondiari. Questi dieci acquirenti si aggiudicarono beni per 1.755.295,26 franchi (77% del valore totale dei beni acquisiti da livornesi), così ripartiti:

Giovanni CALAMAI e fratello Gaetano:	415.283
«Fratelli DUPOUY»:	373.404,40
Vincenzo DANTY:	339.536,33
Pietro NOVELLI:	170.448
«ANTONY e DANTY»:	134.721
«Romualdo e Gaetano TOSI Fratelli»:	91.627,33
«Angel Maria CAREGA»:	78.000
Luigi Leonardo COPPI:	61.720
Francesco BICCHIERAI:	48.958,53
Arnoldo BISCARDI:	41.596,67

Giovanni Calamai è tra i tassati della prima classe nelle imposte stabilite dalla Camera di Commercio nel 1799 e nel 1807 per finanziare il riscatto delle merci sequestrate dai francesi, ma è poi assente nei ruoli dell'imposta sulle patenti, dove figura peraltro tra il 1809 ed il 1812 Pietro Calamai, negoziante, e nel 1813 un Calamai senza nome di battesimo²⁵. I Fratelli Francesco e Luigi Dupouy sono banchieri noti e pagano la patente durante tutto il periodo napoleonico. Vincenzo Danty è negoziante patentato tra 1809 e 1813, assieme al socio Giacomo Antony²⁶. Pietro Novelli non figura tra i ruoli della patente, né tra le

²³ A.S.F., *Amministrazione del debito pubblico (1809-1824)*, 216, n° 1034 (acquirente: Mancini, 16 maggio 1811) e n° 1153 (Danty, 5 luglio 1811). L'aumento dell'asta per il lotto 1154 (Danty, 5 luglio 1811) fu del 40%; solo in un caso (*ibidem*, 217, n° 1411, Modigliani, 28 novembre 1811) il prezzo di partenza rappresentava l'88% di quello di aggiudicazione. Cfr. i particolari su queste aggiudicazioni nell'annesso n°24.

²⁴ Poiché i registri relativi alle operazioni di vendita dei beni nazionali non recano menzione della professione degli acquirenti, ho fatto ricorso ad altre fonti che potessero contribuire a identificare tra di essi i negozianti, in particolare ai ruoli dell'imposta delle patenti.

²⁵ Vista la caratteristica dei ruoli delle patenti di Livorno di indicare talora l'individuo, talora la ragione sociale, non è da escludersi che Giovanni Calamai sia ancora attivo come negoziante. Sulla lista dei 100 più tassati del comune di Livorno del 1812, egli figura in ogni caso come negoziante e *rentier* (cfr. cap. 9.2). Pietro Calamai era nato nel 1752: nominato consigliere municipale nell'ottobre 1808, risultava deceduto in uno stato del gennaio 1812 (A.N.P., F^{1B}II Méditerranée 1). Giovanni Calamai, nato nel 1756, potrebbe essere suo fratello.

²⁶ Relativamente modesta in confronto all'entità dei beni nazionali acquistati appare in confronto la dote versata da Vincenzo Danty al matrimonio della figlia Maria Lucia col negoziante Domenico Monticelli: 7.213 pezze (34.839,84 franchi), di cui 6.000 in contante ed il resto in corredo: A.S.F., *Notarile moderno*, protocolli 31.622, notaio Ferroni, 9 settembre 1812.

imposte straordinarie stabilite in precedenza dalla Camera di Commercio: è dunque figura estranea alla mercatura. Romualdo Tosi è negoziante patentato tra 1810 e 1813. La ragione «Angel Maria Carega [e figlio]» figura nella seconda classe dei tassati sia nel 1799 che nel 1807, paga la patente di negoziante nel 1809 e 1810, poi cessa probabilmente l'attività mercantile²⁷. Luigi Leonardo Coppi è un giurista, e sarà nominato *maire* di Livorno nel 1813, in sostituzione del defunto Sproni. Neppure Francesco Bicchierai figura tra i tassati esercitanti attività mercantili, né prima né dopo l'annessione della Toscana. Infine Arnaldo Biscardi paga la patente di negoziante nel 1809 e 1810, ma poi scompare dai ruoli²⁸.

Tra i dieci maggiori acquirenti labronici di beni nazionali, solo tre sono dunque completamente estranei al negozio (Bicchierai, Coppi, Novelli). Tra i negozianti, in cinque casi l'acquisto di beni nazionali non segna l'interruzione dell'attività mercantile (se consideriamo che Giuseppe e Giovanni Calamai siano ancora negozianti attivi), mentre solo per Carega e Biscardi si potrebbe sostenere che esso sia stato concepito espressamente come investimento alternativo alla mercatura. L'entità degli acquisti di questi due ex-negozianti (119.596,67 franchi) rispetto a quella di coloro che continuano ad esercitare l'attività mercantile e bancaria (1.474.168,73 franchi, sempre limitandosi ai 10 maggiori acquirenti) impedisce di poter parlare, per quanto riguarda Livorno, di una "fuga" di capitali mercantili verso la terra. Anche a considerare che Calamai si sia ritirato, avremmo 534.879,67 franchi di capitale investito dai negozianti ritirati contro quasi il doppio, 1.058.885,73 franchi, degli altri che restano in attività (e i valori degli acquisti pro capite sarebbero in questo caso 178.293 contro 264.721, cioè sono coloro ancora in attività a fare i migliori acquisti).

Una volta accertato che l'investimento fondiario non si configurò come una alternativa all'esercizio commerciale e che l'operazione di vendita dei beni nazionali non favorì dunque a Livorno il ritiro dall'attività mercantile, si può peraltro rilevare come gli acquisti dei dieci maggiori acquirenti labronici avvengano prevalentemente con capitali mercantili. Limitandoci sempre ai dieci

²⁷ In data 10 aprile 1809, Giuseppe Carega del fu Angelo Maria, negoziante nella «Angelo Maria CAREGA e figlio», acquista dai fratelli Terreni due poderi nel cantone di Lari per 12.600 scudi, più 1.955 scudi per le scorte vive (totale cioè di 85.585 franchi): A.S.F., *Notarile moderno*, protocolli 37470, notaio Desperati, n° 260. L'acquisto di beni nazionali rientra dunque in questo caso in una strategia più vasta di acquisizioni fondiarie.

²⁸ A.C.C.L., *Deliberazioni*, reg. 1, 29 aprile 1799, formazione delle classi di imposizione per il riscatto delle merci sequestrate dai francesi, reg. 2, 7 dicembre 1807, tassazione per il riscatto delle merci, e reg. 3, 5 marzo 1808, riduzioni accordate. A.S.L., *Prefettura del Mediterraneo*, ff. 321-335, ruoli delle patenti, 1809-1813.

maggiori acquirenti, gli acquisti di coloro che fanno o hanno fatto parte del mondo del commercio e della banca ammontano a 1.474.168,73 franchi su un totale di 1.755.295,26 franchi (84%), ed è consistente anche se confrontato ai 2.271.420,09 franchi degli acquisti totali operati dai livornesi (65%), senza contare che tra i restanti acquirenti diversi appartengono al mondo del commercio. Si potrebbe dunque ancora sostenere che l'acquisto dei beni nazionali dev'è i capitali mercantili verso la rendita, modesta certo se comparata ai profitti di una buona speculazione mercantile, ma relativamente sicura. Preferiamo tuttavia considerare l'acquisto della proprietà urbana come elemento necessario all'interno della strategia mercantile: al di là di ogni considerazione in termini di rispettabilità e statuto sociale, senza beni stabili non vi è credito, nella duplice accezione di prestito e di considerazione. Un ultimo argomento a favore di questa interpretazione non antagonistica: anche un investimento significativo - 373.404,40 franchi per i Fratelli Dupouy, 339.536,33 franchi per Danty - quanto rappresentava sul loro patrimonio? Non disponendo degli archivi privati, non resta che appoggiarsi alle stime del regime napoleonico: Luigi Dupouy figura tra i candidati al Corpo legislativo proposti dal prefetto del Mediterraneo nel 1809. A tale data, il nostro negoziante, vicepresidente della Camera di Commercio, ha quaranta anni, è sposato con tre figli, e la sua fortuna viene stimata a 1.600.000 franchi; è il più ricco dei sei candidati livornesi proposti. Sul finire del 1811, tra i candidati alla presidenza del quarto cantone, la fortuna di Dupouy è stimata ad un milione. Vincenzo Danty, eletto nell'ottobre 1812 nel cantone di Livorno occidentale a comporre il Collegio elettorale del dipartimento, figura con un reddito annuo stimato a 35.000 franchi, contro i 30.000 di Luigi Dupouy, membro a tale data del collegio elettorale del circondario di Livorno²⁹. In altre parole, gli acquisti di beni nazionali per i due maggiori acquirenti negozianti di Livorno, rappresentano grossomodo un quarto o forse un terzo della loro fortuna. Non sappiamo quale parte complessiva del loro patrimonio fosse investita in beni fondiari, al di là dei beni nazionali acquistati³⁰. Sappiamo però che Luigi Dupouy non figura tra i primi 30 dei 600 più tassati del Dipartimento, mentre Vincenzo Danty è al venticinquesimo posto³¹. Se si considera che la tassazione in età napoleonica colpiva soprattutto

²⁹ Tutti gli elenchi in A.N.P., F¹C^{III} Méditerranée 1.

³⁰ Il discorso vale se la "fortuna" comprende l'intero patrimonio e non solo i beni fondiari. Non è possibile appurare con certezza la questione: a seconda dei dipartimenti e dei funzionari, i criteri mutano. La valutazione della fortuna, come quella del reddito (*revenu*) è per lo più basata sui dati forniti dall'interessato, che talora sembra interpretare il reddito come rendita, escludendo i benefici delle attività commerciali.

³¹ Lista a stampa dei 600 "plus imposés" del dipartimento del Mediterraneo in A.N.P., F¹C^{III} Méditerranée 1.

la proprietà fondiaria, il fatto che i residenti a Livorno siano solo sette (sei i negozianti o gli ex negozianti) tra i trenta più tassati del dipartimento attesta che, non appena si esce dai confini comunali e si passa al livello dipartimentale, la proprietà fondiaria non era in questo periodo prerogativa del mondo mercantile labronico. Permanenza della proprietà aristocratica - pisana soprattutto - o disinteresse, tranne in qualche caso, per l'acquisizione di beni immobili, la presenza mercantile labronica nella struttura della proprietà toscana sembra restare comunque contenuta.

10.3 Le compravendite fondiarie dei negozianti bordolesi in età napoleonica

Le operazioni di vendita dei beni nazionali in Toscana iniziarono nel 1810, in un periodo cioè in cui le difficoltà poste al commercio marittimo erano particolarmente sensibili, ma in cui da un punto di vista monetario come da quello politico regnava una notevole stabilità.

A Bordeaux la vendita dei beni nazionali si realizzò invece in un contesto radicalmente diverso. Benché anche qui l'obiettivo fosse l'eliminazione del debito pubblico³², l'inesperienza e la particolare congiuntura del periodo rivoluzionario fecero sì che gli acquirenti potessero appropriarsi a prezzo irrisorio di proprietà di grande valore, grazie a frodi di varia natura e soprattutto all'inflazione vertiginosa dell'assegnato, che lo Stato continuò a lungo ad accettare al valore nominale. Benché le vendite nel dipartimento della Gironda siano state oggetto di studi di buon livello, la precisa determinazione della partecipazione del negozio bordolese in questi acquisti necessiterebbe ancora un lavoro improbo, complicato enormemente dalla difficoltà di stabilire con certezza la professione degli acquirenti, oltre che dal problema del frequente ricorso a prestanome³³. La presenza del negozio bordolese fu comunque significativa: nel solo distretto di Bordeaux - uno dei sette che componevano il dipartimento della Gironda - almeno 156 dei 908 acquirenti erano negozianti (142 dei 567 acquirenti dei beni di prima origine, che si impadronirono del 64% della superficie venduta)³⁴. Quanto al valore, per avere un quadro significativo

³² Motivazione primaria in tutte le vendite di beni nazionali, essa si accompagnò a seconda del tempo e dello spazio ad altri obiettivi: nei territori annessi esse potevano essere strumento particolarmente efficace per legare gli interessi dei creditori dello Stato e dell'*élite* degli acquirenti alle sorti del nuovo regime: cfr. WOOLF, 1990a: 244-247.

³³ Cfr. MARION, 1974: 38-40.

³⁴ MARION, 1974: 208-209, HIGOUNET, 1971-73: I, 409. Si noti che per 352 acquirenti (39% del totale) la professione è indeterminata: le cifre suggerite sono pertanto sicuramente per difetto. I mercanti sono 94. Le vendite dei beni di prima origine (beni del clero) iniziarono nel 1790 e possono considerarsi in gran parte effettuate entro il 1793; la vendita dei beni degli emigrati (seconda origine) fu decisa il 27 luglio 1792, e proseguì per diversi anni. 1792.

occorrerebbe tener conto sia della stima dei beni - basata generalmente sulla loro rendita nel 1790 - che del prezzo reale di aggiudicazione (indicizzato cioè tenendo conto della svalutazione dell'assegnato al pagamento di ciascuna delle singole rate)³⁵. Per gli 886 lotti di prima origine aggiudicati nel distretto di Bordeaux entro la fine del 1793, il valore nominale di aggiudicazione fu di 16,2 milioni di l.t.; per la metà circa si trattava di proprietà urbane³⁶. Senza poter quantificare il numero e il valore reale delle compravendite dei beni nazionali degli anni Novanta, si può senz'altro affermare che esse riguardarono una massa considerevole di beni sia urbani che rurali, e che la presenza dei negozianti di Bordeaux tra gli acquirenti, specie dei beni situati in prossimità della città girondina, fu notevole³⁷.

Abbiamo invece studiato più in dettaglio le compravendite registrate nel distretto di Bordeaux dall'ultimo quadrimestre 1805 alla primavera 1815, nell'intento di esaminare il comportamento dei negozianti bordolesi in materia di acquisizione di proprietà fondiaria nel periodo del blocco continentale, nonché nei mesi immediatamente precedenti alla sua proclamazione ed in quelli successivi alla sua abrogazione³⁸.

Iniziamo con qualche dato generale sul numero ed il valore delle transazioni di cui è questione, riportati nella tabella 24. Oltre a fornire le cifre complessive, si è ritenuto opportuno differenziare le transazioni alle soglie di 5.000 franchi e di 50.000 franchi. La soglia dei 5.000 franchi di valore è stata arbitrariamente scelta per differenziare le piccole transazioni da quelle di entità più

³⁵ Sull'importanza del momento in cui si effettuava il pagamento, cfr. MARION, 1974: *passim*, e WOLFF, 1992: 304-305.

³⁶ MARION, 1974: 52. Le congregazioni religiose possedevano nella città di Bordeaux numerosi beni di notevole valore. In totale, Marion stima che le vendite a Bordeaux portarono su 550 case acquistate in maggior parte da negozianti locali, dopo aste agguerrite. A ciò si devono aggiungere i vasti terreni all'interno della città su cui sorgevano i conventi soppressi e dove, demolite le costruzioni, si crearono nuove strade e nuovi casamenti (*ibidem*, 56-65).

³⁷ L'interesse dei negozianti acquirenti di Bordeaux era rivolto da un lato agli immobili urbani (ne acquistarono il 44% del totale, per 4 milioni di l.t.), dall'altro alle vigne nelle aree limitrofe: si vedano i dati e le carte tratte dall'opera di MARION, 1974, in HIGOUNET, 1971-73; I, 409-411 e II, 336-339. Per la politica di acquisti in età rivoluzionaria del negoziante Charles Fieffé, cfr. BUTEL, 1967b: 234-239.

³⁸ E' possibile valutare la relazione tra capitale immobiliare e attivo commerciale anche a partire dagli inventari redatti al momento della successione di un negoziante. Ad esempio Jean-Valère Cabarrus (1758-1829), di cui Cavignac ha ricostruito i numerosi e consistenti acquisti di tenute e immobili urbani a partire dagli anni Novanta del Settecento che ne faranno nel 1820 il secondo dei più tassati del dipartimento della Gironda, lascia alla sua morte 2.228.159 franchi, di cui il 35% in beni immobili ed il 44% in attivo commerciale (CAVIGNAC, 1970: 60-62). Tuttavia la fonte non appare estremamente adeguata a rispondere al quesito relativo all'investimento immobiliare negli anni del blocco continentale, ma piuttosto a rendere conto del comportamento su un arco di tempo più lungo, o a caratterizzare le scelte di fondo di un'epoca.

significativa. Complessivamente solo il 30% delle compravendite supera il costo di 5.000 franchi, ma il loro valore costituisce l'85% del totale. Quanto alle transazioni di grande entità, quelle pari o superiori ai 50.000 franchi, esse sono numericamente contenute - globalmente l'1,9% - ma per valore rappresentano circa un quarto del totale. Per queste transazioni di maggiore valore, le variazioni annue sono più sensibili, il che è abbastanza naturale se si considera il numero modesto di tali compravendite.

Tabella 24 - Transazioni di beni fondiari registrate a Bordeaux, 30 agosto 1805 - 13 aprile 1815

		NUMERO		VALORE			
anno	tot.	>5.000 fr.	>50.000	totale	> 5.000	> 50.000	
1805*	273	88 (32%)	8 (2,9%)	1.939.894	1.706.127 (88%)	682.831 (35%)	
1806	1.047	345 (33%)	28 (2,7%)	8.574.463	7.241.248 (84%)	3.004.719 (35%)	
1807	910	267 (29%)	11 (1,2%)	5.616.563	4.756.330 (85%)	951.499 (17%)	
1808	964	284 (30%)	15 (1,6%)	5.987.831	5.069.504 (85%)	1.111.028 (19%)	
1809	942	318 (34%)	25 (2,7%)	7.799.603	6.482.825 (83%)	2.719.842 (35%)	
1810	899	310 (34%)	19 (2,1%)	6.483.658	5.597.768 (86%)	1.615.950 (25%)	
1811	1.006	280 (28%)	16 (1,6%)	6.007.283	5.154.452 (86%)	1.088.928 (18%)	
1812	1.004	301 (30%)	15 (1,5%)	6.341.503	5.511.585 (87%)	1.604.000 (25%)	
1813	875	230 (26%)	13 (1,5%)	4.509.085	3.751.938 (83%)	1.006.402 (22%)	
1814	860	250 (29%)	20 (2,3%)	5.655.092	4.925.557 (87%)	1.781.000 (31%)	
1815*	337	82 (24%)	3 (0,8%)	1.688.356	1.364.513 (81%)	262.195 (16%)	
tot.	9.117	2.755 (30%)	173 (1,9%)	60.603.331	51.561.847 (85%)	15.828.394 (26%)	

Fonte: A.d.G., 3Q 405-407; 3Q 437-438: * dati riferiti solo a quattro mesi dell'anno (cfr. titolo della tabella).

Abbiamo dunque a che fare, per un periodo di circa 10 anni, con transazioni fondiarie di un certo valore, circa una sessantina di milioni di franchi³⁹. Quale la partecipazione del negozio agli acquisti e alle vendite? Per apprezzarne il significato, è opportuno premettere qualche elemento di raffronto con il periodo precedente, studiato da P. Butel. Negli acquisti urbani degli anni 1777-1780 -

³⁹ Mentre per le compravendite dei negozianti si è proceduto ad uno spoglio nominativo per eliminare sia la doppia registrazione dello stesso atto (ad esempio nel caso di due venditori, la vendita è registrata sotto i nomi di entrambi, benché si tratti dello stesso bene) sia le transazioni che non riguardassero beni fondiari, le cifre relative al totale delle transazioni non hanno subito le medesime correzioni: sono stati eliminati solo i doppi impieghi scoperti relativamente ai negozianti, ma non tutti gli altri, e neppure si sono eliminate le transazioni di beni non immobili. Si ricorda peraltro che gli atti di valore superiore o uguale a 50.000 franchi sono stati individualmente esaminati, ed i dati globali corretti di conseguenza. Sulla massa complessiva degli atti, le correzioni che indubbiamente dovrebbero ancora essere apportate non inciderebbero comunque sensibilmente. Per i limiti della fonte utilizzata, cfr. anche *supra*, par. 10.1 e nota 7.

anni di guerra per i quali l'autore avanza l'ipotesi di un rifugio dei capitali alla terra - i negozianti bordolesi acquisirono il 41% del totale dei beni urbani, mentre per i beni rurali tale percentuale sale al 53%⁴⁰. D'altra parte, Butel ha rilevato che, benché i negozianti bordolesi mostrino un notevole interesse per le operazioni immobiliari - e specie per l'acquisizione di grandi tenute viticole - il capitale investito in esse non rappresenta che una parte relativamente modesta - circa un quarto o un terzo - del capitale complessivo⁴¹: dato comparabile a quel poco che sappiamo di alcuni negozianti di Livorno o di Amburgo.

La seguente tabella 25 riassume i dati ricavati dall'*Enregistrement* relativi agli acquisti operati da negozianti di Bordeaux, e vi distingue le transazioni uguali o superiori a 5.000 franchi. Le percentuali indicate si riferiscono ai dati relativi (numero e valore) della tabella 24 ed indicano così la partecipazione del negozio rispetto al totale⁴². L'elenco nominativo e gli estremi di ciascun acquisto operato dai negozianti bordolesi è fornito all'annesso n°25.

⁴⁰ BUTEL, 1974c: 305-306. Globalmente, per i beni rurali si tratta di 188 transazioni per un totale di 3,9 milioni di l.t.. Per i terreni urbani ancora da costruire, oggetto di speculazione edilizia, la partecipazione dei negozianti è invece debole: 5% sia nel 1771 che nel 1787 (*ibidem*, p. 347-348).

⁴¹ BUTEL, 1974c: 305-306, 358-364.

⁴² La tabella 24 ci consente anche qualche osservazione a proposito del valore dei beni. E' stato frequentemente sottolineato come i prezzi dei beni fondiari fossero piuttosto depressi in età napoleonica. I contemporanei non mancavano di sollevare questo punto ogniqualvolta cercassero di ottenere uno sgravio fiscale, insistendo sul peso eccessivo dell'imposta fondiaria rispetto al valore decrescente dei beni posseduti e delle rendite da essi ricavabili. Se il periodo in esame è troppo breve per permettere di confermare o invalidare una tendenza di medio-lungo periodo, esso ci consente però di rilevare come nel decennio considerato i prezzi nella Gironda non dovettero subire drastici cali. E' peraltro vero che per fondare più solidamente tale affermazione più che una analisi globale delle compravendite occorrerebbe eseguire una analisi sull'evoluzione di un gruppo determinato di beni. Si può comunque rilevare che se il costo dei beni fosse diminuito in maniera sensibile, sia la percentuale delle compravendite superiori o pari ad una determinata soglia - 5.000 o 50.000 franchi, ad esempio - che il valore medio dei beni venduti avrebbe dovuto diminuire. Ora, il numero di transazioni non evolve in maniera tale da permettere conclusioni univoche: rispetto alla media del 30% di transazioni uguali o superiori a 5.000 franchi, solo il 1813 ed i primi mesi del 1815 si discostano in maniera sensibile al ribasso, mentre 1809 e 1810 parrebbero indicare addirittura un certo rialzo dei prezzi dei beni.

Tabella 25 - Acquirenti negozianti a Bordeaux e percentuali rispetto al totale delle transazioni di beni fondiari, 30 agosto 1805 - 13 aprile 1815

anno	TOTALE		5.000 franchi o più		d/b
	numero	valore	numero	valore	
	(a)	(b)	(c)	(d)	
1805_30/8-:	14 (5%)	487.506 (25%)	10 (11%)	475.906 (28%)	(98%)
1806:	95 (9%)	1.952.838 (23%)	56 (17%)	1.868.093 (26%)	(96%)
1807:	75 (8%)	1.024.270 (19%)	44 (17%)	965.606 (21%)	(95%)
1808:	91 (9%)	1.353.497 (23%)	57 (20%)	1.300.604 (26%)	(96%)
1809:	85 (9%)	1.442.304 (18%)	52 (16%)	1.383.655 (21%)	(96%)
1810:	71 (8%)	1.007.785 (16%)	48 (15%)	967.816 (17%)	(96%)
1811:	67 (7%)	1.185.762 (20%)	42 (15%)	1.139.241 (22%)	(96%)
1812:	84 (8%)	1.778.019 (28%)	58 (19%)	1.726.962 (31%)	(97%)
1813:	72 (8%)	919.395 (20%)	35 (15%)	856.333 (23%)	(93%)
1814:	68 (8%)	1.392.704 (25%)	33 (13%)	1.331.514 (27%)	(95%)
1815,-13/4:	13 (4%)	250.950 (15%)	7 (8%)	240.000 (18%)	(96%)
Totale:	735 (8%)	12.795.030 (21%)	442 (16%)	12.255.730 (24%)	(96%)

Fonte: A.d.G., 3Q 405-407; 3Q 437-438.

Nel decennio considerato, i negozianti acquisirono dunque solo l'8% dei beni globalmente venduti registrati nel distretto di Bordeaux, ma questo 8% rappresenta, in valore, il 21% del totale: un indice del fatto che i negozianti tendono ad acquisire beni di valore superiore alla media. Si può anche rilevare come le acquisizioni superiori o uguali a 5.000 franchi operate dai negozianti rappresentino il 96% dei beni da essi acquisiti: confrontato alla media dell'85% (tabella 24) relativa all'insieme delle transazioni, questo dato ci conferma la decisa propensione dei negozianti per i beni di maggiore valore.

Come evidenziato dalla tabella 25, il valore dei beni acquisiti dai negozianti rispetto al totale di quelli trattati scende a meno di un quinto del totale nel 1807, 1809 e 1810 e 1815, mentre è uguale o superiore ad un quarto solo nel 1805 e nel 1812. Questo dato sembra smentire l'ipotesi che l'investimento immobiliare costituisca un rifugio: ci si sarebbe in questo caso aspettati di trovare punte massime nel 1808-1809 e nel 1811, anni di maggior stasi per il porto. Quanto ai valori assoluti, l'anno di maggiori acquisti da parte dei negozianti è il 1806, quando la navigazione sotto bandiera neutrale permise ai traffici marittimi di mantenere un buon livello. Tuttavia i valori relativamente bassi del 1810, in cui il traffico con licenze e permessi americani fu abbastanza vivace, non permette di stabilire una stretta correlazione neppure tra acquisti immobiliari e livello di attività commerciale, come è stato fatto per il periodo del Direttorio⁴³.

⁴³ Pur constatando l'esistenza di importanti investimenti immobiliari da parte del negozio bordolese durante il Direttorio, GARDEY, 1985: 71-88 sottolinea come questi siano più importanti proprio negli anni in cui la congiuntura commerciale fu più favorevole, e come i maggiori

Se inoltre confrontiamo la partecipazione dei negozianti agli acquisti del periodo napoleonico con i dati forniti da P. Butel per gli anni 1777-80 più sopra richiamati, si deve constatare che le guerre imperiali sembrano incentivare assai meno che quella di Indipendenza americana la tendenza all'acquisizione immobiliare da parte dei negozianti bordolesi (21% del totale nel 1805-15 contro il 41% dei beni urbani e il 53% dei beni rurali negli anni 1777-80). Certamente, si potrebbe ipotizzare che ormai, dopo le occasioni fornite dalla vendita dei beni nazionali, chi voleva comprare l'aveva già fatto; oppure sostenere che il negozio era talmente colpito dalle conseguenze della guerra da non disporre più di capitali da investire. Questa seconda ipotesi appare tuttavia smentita da diversi fattori: la massiccia presenza dei negozianti nelle liste dei più tassati del comune e del dipartimento e - restando nell'ambito del mercato immobiliare - la scarsa presenza di negozianti tra i venditori. Se i negozianti si fossero effettivamente trovati in ristrettezze, ci si potrebbe infatti legittimamente attendere di vederli vendere le loro proprietà. La tabella 26 ci indica la loro presenza tra i venditori, seguendo i medesimi criteri della tabella 25.

Tabella 26 - Venditori negozianti a Bordeaux e percentuali rispetto al totale delle transazioni di beni fondiari, 30 agosto 1805 - 13 aprile 1815

anno	TOTALE		5.000 franchi e più		d/b
	numero	valore	numero	valore	
	(a)	(b)	(c)	(d)	
1805.30/8-:	6 (2%)	52.100 (3%)	4 (5%)	48.300 (3%)	(93%)
1806:	56 (5%)	1.042.350 (12%)	38 (11%)	1.002.100 (14%)	(96%)
1807:	36 (4%)	524.318 (9%)	23 (9%)	491.868 (10%)	(94%)
1808:	33 (3%)	494.828 (8%)	33 (12%)	478.572 (9%)	(97%)
1809:	32 (3%)	483.886 (6%)	17 (5%)	451.840 (7%)	(93%)
1810:	30 (3%)	327.226 (5%)	19 (6%)	301.394 (5%)	(92%)
1811:	23 (2%)	445.639 (7%)	18 (6%)	438.389 (9%)	(98%)
1812:	35 (3%)	871.443 (14%)	22 (7%)	844.030 (15%)	(97%)
1813:	35 (4%)	387.781 (9%)	24 (10%)	375.284 (10%)	(97%)
1814:	20 (2%)	552.187 (10%)	16 (6%)	540.300 (11%)	(98%)
1815.-13/4:	7 (2%)	126.500 (7%)	6 (7%)	123.500 (9%)	(98%)
Totale:	313 (3%)	5.308.258 (9%)	220 (8%)	5.095.577 (10%)	(96%)

Fonte: A.d.G., 3Q 405-407; 3Q 437-438.

Per numero di transazioni, i negozianti venditori rappresentano il 3% del totale, contro l'8% degli acquirenti; per valore, essi vendono il 9% del totale dei beni, contro il 21% che acquistano. L'accrescimento complessivo della proprietà fondiaria dei negozianti bordolesi in città e negli immediati dintorni ammonta

acquirenti siano i negozianti più attivi. Al contempo l'autore nota una netta tendenza all'acquisizione immobiliare davanti al restringimento dell'attività economica, dimostra tuttavia come i negozianti tornassero a mobilitare prontamente i loro capitali ai primi segni di ripresa.

dunque a 7.486.772 franchi, in un periodo di 10 anni: il dato non ci sembra sufficientemente elevato per parlare di una fuga alla terra, in un porto in cui il giro d'affari annuo alla vigilia della Rivoluzione ammontava a 250 milioni di l.t., o in cui una sola nave, nel 1813, poteva arrivare con un carico del valore dichiarato di 3,1 milioni di franchi⁴⁴. Indubbiamente invece le transazioni immobiliari sono un indice dei mutamenti interni al mondo del negozio, dell'emergere di nuove figure e della relativa stasi o del declino di altre. Se esaminiamo i 29 negozianti che nel periodo considerato acquistarono beni immobili per più di 100.000 franchi di valore (tabella 27), accanto a nomi di negozianti tra i più noti e tra i più attivi di questi anni⁴⁵ compaiono nominativi non ancora inseriti pienamente nella "rosa" dei grandi nomi del negozio bordolese, o destinati a scomparirvi rapidamente.

Tabella 27 - Maggiori acquirenti negozianti di Bordeaux
(numero delle transazioni e valore)

COURRONEAU Jean Jacques	(4) 103.000	SORBÉ Pierre ⁴⁶	(5) 136.538
FABRE Louis	(4) 103.060	ARTHAUD IZARD GERUS DURIVES ⁴⁷	(1) 136.800
GILIBERT Pierre	(9) 107.430	MORTON John Archer	(5) 143.950
CATALOGNE Jean Baptiste	(1) 108.000	TAJEAN Antoine	(6) 154.357
WUSTEMBERG Jacques Henry	(2) 109.000	BROWN John Lewis	(13) 156.720
DURAND Jean Delans	(8) 109.223	DUCORNEAU Jean	(4) 187.225
JOHNSTON Walter ⁴⁸	(2) 115.000	MOLLINIÉ Jean	(1) 188.000
VERNEUILH Jean	(7) 116.677	PHILIPPON Antoine ⁴⁹	(3) 206.000
CLAUZEL Dominique C.	(1) 118.600	LASSABATHIE Antoine Guillaume	(3) 228.000
DOWLING Jacques ⁵⁰	(2) 123.000	TARDIEU Jean Baptiste	(8) 240.850
NAIRAC Jean Baptiste	(5) 126.100	BALGUERIE SARGET VERDONNET ⁵¹	(2) 291.800
GUICHON Pierre Ignace ⁵²	(2) 132.000	OTARD Pierre	(11) 353.827
DANET Jean	(2) 133.100	DUMOULIN Etienne Théodore	(1) 355.000
CAZE Pierre	(1) 135.000	DELPLA Justin	(5) 378.225
FOUSSAT Justin	(6) 136.100		

Fonte: A.d.G., 3Q 405-407; 3Q 437-438.

Resta infine un'ultimo punto da affrontare. Se si ipotizzasse la trasformazione dei negozianti bordolesi in un ceto di *rentiers* dediti a far fruttare le loro tenute

⁴⁴ Cfr. *supra*, cap. 6.3.4: si tratta della *Esperance*, in provenienza da Londra con un carico di derrate coloniali.

⁴⁵ Tra gli armatori delle spedizioni su licenza di questi anni figurano Balguerie Sarget, John Lewis Brown, J. Ducourneau, L. Foussat, Walter Johnston e Dowling, Morton, J. B. Nairac, P. Otard, A. Philippon.

⁴⁶ A ciò si aggiunge un acquisto di 7.600 franchi con Jean DUPUCH.

⁴⁷ Mathieu ARTHAUD acquistò inoltre due beni per 27.000 franchi complessivamente.

⁴⁸ Vi è inoltre un acquisto a nome della società «JOHNSTON Walter et DOWLING» di 18.000 franchi.

⁴⁹ A ciò si aggiunge un acquisto di 6.000 franchi in società con due farmacisti bordolesi.

⁵⁰ Come nota n° 47.

⁵¹ Si tratta di Pierre Balguerie, J. A. Sarget e Jonas D. Verdonnet. Pierre BALGUERIE (-STUTTEMBERG) acquistò inoltre beni per 69.550 franchi.

⁵² A ciò si aggiungono gli acquisti compiuti dalla «DOMECQ Barthelemy, GUICHON et PLENAUD», per 42.000 franchi.

viticole, sarebbe legittimo attendersi che la stragrande maggioranza dei beni acquisiti sia situata in campagna. I dati ricavabili dall'*Enregistrement* di Bordeaux non confermano questa ipotesi: il 53% dei beni acquistati possono essere classificati rurali, contro ben un 47% di beni urbani⁵³, nel 1777, è vero, tale proporzione era del 40% e del 60%⁵⁴. Ma resta il fatto che la metà degli investimenti immobiliari del negozio bordolese in età napoleonica è situata in città. Il dato, lo ripetiamo, è relativo ai soli atti notarili registrati a Bordeaux, ed occorrerebbe estendere i sondaggi almeno agli altri uffici del registro del dipartimento. Tuttavia, già da queste limitate osservazioni ci sembra di poter smentire una pronunciata accentuazione della vocazione terriera dei negozianti di Bordeaux e di Livorno nel periodo considerato.

⁵³ Sono stati considerati come urbane le voci seguenti: *baraque, bâtiment, boutique, chai, chambre, échoppe, emplacement, hôtel, local, maison, raffinerie, tannerie*, come rurali: *bien, bois, bourdieu, château, cour, domaine, fonds; immeubles, jardin, lande, métairie, moulin, pâturage, pré, prairie, terre, terrain, vigne*.

⁵⁴ Calcolato a partire da BUTEL, 1974c: 305.

PARTE QUARTA

FU VERA CRISI?

CAP. 11 - PER UNA VALUTAZIONE DELLA CRISI

Nei capitoli precedenti abbiamo ripercorso le diverse fasi del commercio portuale delle tre città studiate: la situazione in tempo di pace, l'evoluzione durante l'epoca rivoluzionaria e consolare, le modifiche intervenute a partire dalla proclamazione del blocco continentale. Si sono esaminate le possibilità offerte dal regime al commercio marittimo, e quelle, più o meno legali, che i negozianti seppero ritagliarsi. Benché i circuiti commerciali deviati di questo periodo siano noti, è particolarmente difficile determinare quanti negozianti vi presero parte, e con quale successo. E' pertanto opportuno cercare di valutare complessivamente la tenuta del mondo del negozio negli anni del blocco continentale: se finora ci si è basati sui dati relativi a singole case commerciali per individuare dei comportamenti che è talora lecito supporre collettivi, è giunto il momento di rivolgerci all'insieme, per quanto ce lo permettano le fonti. In questo capitolo esamineremo dunque la crisi e le eventuali modifiche operatesi all'interno del negozio delle tre città: ritiro dagli affari, trasferimenti in altre piazze, fallimenti, senza peraltro sottacere le nuove ascese e altri eventuali segni di vitalità.

11.1 Le rappresentazioni della crisi

Tutte le descrizioni dei contemporanei, siano essi privati cittadini, viaggiatori o funzionari, concordano nel dipingere un quadro a fosche tinte della situazione delle città portuali in età napoleonica, ed è in effetti fuori da ogni dubbio che la stragrande maggioranza della popolazione soffrì enormemente in questo periodo. A Livorno,

Le miserie di questa città sono incredibili, ma purtroppo sono vere e reali, e aumentano ogni giorno¹.

L'état actuel du commerce est peut-être plus effrayante qu'il ait jamais été. Une population immense qui ne vivait que de son action et de sa réaction est dans la plus déchirante misère [...]. Les manufactures sont nulles [...]. Il y a peu de faillite parce qu'il ne se fait pas d'affaires².

Il numero delle persone bisognose di assistenza aumentò in misura impressionante in questi anni: da 2.512 famiglie iscritte nei registri dei poveri a Livorno nel 1810, si passò a 4.222 l'anno seguente. Nel 1813, 20.000 livornesi abbi-

¹ PRATO, 1812 (manoscritto): 112, annotazione del 17 ottobre 1812.

² A.N.P., F¹CIII Méditerranée 1, camicia "comptes rendus administratifs", renseignements statistiques sur le département de la Méditerranée pendant le premier semestre 1812, Livorno 2 agosto 1812, redatto dal prefetto. Anche i rapporti posteriori (*ibidem*) ribadiscono la deplorabile situazione del commercio e quindi della vita economica della città.

sognavano di qualche forma di aiuto³. Malgrado la buona volontà e l'indubbio vigore dell'azione svolta dal *Bureau de bienfaisance* livornese⁴, mancavano i mezzi per intervenire in misura adeguata in una situazione così degradata, nella quale gli artigiani giunsero a impegnare al Monte di Pietà perfino gli attrezzi necessari al loro lavoro, pur di ricavare di che nutrirsi per qualche giorno⁵.

Le cose non andavano diversamente a Bordeaux, dove negli ultimi anni del regime napoleonico 12.000 individui ricorrevano all'assistenza pubblica⁶. La situazione era peraltro valutata insostenibile già da diversi anni; nel 1807-1808 ad esempio si segnalava:

Le travail est presque nul pour tous les états et la misère, dont tout le monde se plaint, extrême⁷.

On remarque avec peine que la misère excessive est toujours la même, qu'elle frappe toutes les classes de la société, et que le peuple est en proie à tous ses besoins⁸.

Il console americano a Bordeaux scriveva nel marzo 1808:

Grass is growing in the streets of this city. The beautiful port is totally deserted⁹.

Anche ad Amburgo il numero di coloro che furono costretti a ricorrere alla carità pubblica era enormemente aumentato a partire dall'occupazione francese della città, quando la crisi commerciale ed il conseguente arresto di quasi tutte le attività industriali locali avevano accresciuto a dismisura la disoccupazione¹⁰; gli organizzatori della filtrazione disposero di una enorme manodopera per i loro traffici, ma non potevano certo offrire una alternativa duratura alla stagnazione di tutti gli altri settori dell'economia amburghese. Anche se i ter-

³ GRASSI, 1938: 245-246; CARLI TIRELLI, 1980: 290-293.

⁴ CARLI TIRELLI, 1980: 287-294. Sull'aspetto repressivo dei fenomeni di vagabondaggio, mendicizia e prostituzione, in aumento, cfr. CIANO, 1973. Sulla problematica della povertà e assistenza in Toscana in età napoleonica, specie nel dipartimento dell'Arno, cfr. i due saggi di WOOLF, 1988: 72-137.

⁵ A.S.L., *Prefettura del Mediterraneo* 140, "Tableau de la situation des manufactures de cette commune pour l'année 1812", trasmesso dal *maire* Coppi al prefetto, 19 maggio 1813.

⁶ RAMBAUD, 1914: 232.

⁷ Arch.Mun.Bx., 3591 I 1, rapporto del commissario di polizia del 10° *arrondissement* di Bordeaux, 8 aprile 1807.

⁸ A.d.G., 1 M 330, Etat et situation de la ville de Bordeaux, terzo trimestre 1808, inviato dal *maire*, 10 ottobre 1808.

⁹ Nel dicembre soggiungeva: "The distress in the sea ports particularly in this is very great". N.A., T 164/2, rapporti di W. Lee, Bordeaux 26 marzo e 17 dicembre 1808. Il primo dei documenti citati è riprodotto già in MELVIN, 1919: 48 e in CROUZET, 1964: 571

¹⁰ LINDEMANN, 1983: 63; AHRENS, 1982: 420-421. LAUFENBERG, 1911-31: I, 18 parla di 40.000 disoccupati; già MÖNCKEBERG, 1864: 34-35 evidenziava la relazione tra crisi commerciale e industriale e aumento della povertà.

mini scelti per il titolo della *Mémoire sur les moyens d'arrêter l'effrayante destruction dont ces villes sont menacées* erano volutamente ad effetto, le re- criminzioni dei deputati anseatici inviati nel marzo 1811 a Parigi e presentate al Ministro degli Interni erano nella sostanza fin troppo legittime¹¹. Benché fosse estremamente raro che le autorità locali si permettessero di accennare nei loro rapporti alle responsabilità governative per la gravità della situazione, la drammaticità della crisi ad Amburgo indusse il commissario di polizia d'Aubignosc a scrivere al suo superiore nell'aprile 1812:

Le régime des douanes paralyse toutes ses facultés [du commerce] et prive entièrement de vie cette intéressante ville. On a appliqué à une langue de terre, étranglée par deux territoires étrangers et placé au centre des communications du Nord, les lois fiscales qui régissent les bords de la Loire. La Commission de Gouvernement a senti le mal et a cru y faire remédier, en présentant le travail d'une commission nommé pour examiner les inconvénients et proposer les remèdes. Ce travail a été bien ou mal fait; toujours la chose en est restée là et Hambourg continue à éprouver des privations, là où l'industrie de ses habitants, leurs capitaux et la position de leur cité devraient amener un mouvement palliatif important de la cessation du commerce maritime¹².

Quanto ai viaggiatori, il quadro che si presentava davanti ai loro occhi ed il confronto con la situazione d'*ancien régime* costituivano un tema da non lasciarsi sfuggire. Nel 1801 il *Domherr* amburghese F.J.L. Mayer visitava il fratello Daniel Cristoph, negoziante a Bordeaux. Le sue osservazioni di viaggio riportano:

L'antique splendeur de Bordeaux n'est plus... La dévastation et la perte de colonies ont anéanti le commerce et ruiné du même coup la richesse de la principale ville de France. On s'en aperçoit partout. La Bourse regorge bien de négociants, mais la plupart n'y vont que par habitude. Les affaires sont rares. Le commerce intérieur de vins est le seul qui n'ait pas disparu¹³.

Qualche anno più tardi, nel 1809, un altro amburghese, Philippe André Nemnich, si recava a Bordeaux: anch'egli si compiace a sottolineare il contrasto tra passato splendore e attuale decadenza:

¹¹ A.N.P., F¹²566-595, 27 marzo 1811, firmata per Amburgo da Doormann, Jenisch e Schulte. Il 20 aprile 1811 Davout richiedeva a Napoleone di far rientrare al più presto da Parigi i deputati anseatici: "Leur retour ferait évanouir les espérances chimériques que les gens cherchent à entretenir ici par leur relations!" (A.N.P., AF^{IV}1706^C, n° 191).

¹² A.N.P., F⁷6348, Bollettino del commissario di polizia d'Aubignosc, 16 aprile 1812. A Livorno, gli accenni da parte delle autorità locali alla miseria della popolazione erano tutt'al più addotti a motivo dello scarso entusiasmo per il regime mostrato dai loro amministrati: cfr. i rapporti prefettizi e di polizia in FILIPPINI, 1975: 204-205.

¹³ Diversi estratti delle memorie di Mayer, edite nel 1802 in tedesco, sono riportati e commentati in MEAUDRE DE LAPOUYADE, 1912. La citazione è tratta dalla p. 170. I toni del testo sono in parte sicuramente volti a impressionare il lettore: si veda ad es. la descrizione del Terrore a Bordeaux, *ibidem*, p. 173-176.

Avant la Révolution, cette ville avait fait de puissants progrès commerciaux: elle s'élançait vers une prospérité encore plus grande. La population croissait et [...] le chiffre des habitants avait largement dépassée cent mille; la multitude des vaisseaux cachait la vue de l'eau, aussi bien que de celle de la rive opposée. Aujourd'hui, c'est toute le contraire: le commerce est revenu tout juste à son premier berceau [...]. La population s'est réduit à 60 ou 70.000 [...]. On voit de navires parcimonieusement dispersés sur la large surface de l'eau; et la vue n'est plus découpée à l'infini par une forêt de mats¹⁴.

Dal canto suo la storiografia posteriore, viziata o meno da accenti nazionalisti o anti-napoleonici, ha spesso rincarato la dose; e anche coloro che sottolineano gli effetti positivi del blocco continentale sullo sviluppo di determinati settori dell'economia non esitano a condannare *in toto* le sue nefaste conseguenze sulle economie portuali.

Se il discorso resta a livello generale, parlare di crisi è senz'altro corretto; ma se si desidera analizzare tale crisi a livello locale, allora ci sembra indispensabile introdurre una differenziazione relativamente agli effetti del blocco sulle diverse componenti sociali delle città portuali. Di fronte ad una pesante riduzione delle attività portali, mettere uno scaricatore di porto sullo stesso piano di un grande negoziante è quanto meno semplicistico. Il primo era ridotto alla fame; il secondo, che apparteneva ad una *élite* di privilegiati ben lontana dai problemi di sussistenza quotidiani, poteva permettersi di scegliere: continuare la propria attività adattandola alle mutate condizioni di circolazione, decidere eventualmente di trasferirsi di persona o di investire i propri capitali in altre aree geografiche, o vivere di rendita aspettando i tempi migliori. Certo, ci si poteva sbagliare nei calcoli e nelle previsioni ed essere costretti all'umiliante dichiarazione di insolvenza: seguiremo per quanto possibile i dati relativi al numero e all'entità dei fallimenti e le notizie relative alla cessazione di attività. Ma globalmente i più restarono al loro posto. Nuove figure fecero la loro apparizione in questi anni, altri scomparvero definitivamente dalla scena: globalmente il numero dei negozianti di queste città così colpite dalla crisi non subì drastiche variazioni o, paradossalmente, si accrebbe.

11.2 Evoluzione nel numero dei negozianti

Le fonti a disposizione per studiare l'evoluzione nel numero dei negozianti attivi su una piazza nel periodo napoleonico non sono ottimali. Se per Livorno

¹⁴ VIENNET, 1947b: 92. L'autrice osserva come Nemnich, giurista di formazione, publicista e viaggiatore infaticabile di vocazione, insista particolarmente sugli aspetti negativi della politica economica francese, pur sforzandosi di essere un testimone imparziale e coscienzioso (*ibidem*, p. IV-V). Il calo demografico è decisamente esagerato, la popolazione di Bordeaux calò da 110.000 a 90.000 abitanti circa.

possiamo ricorrere ai ruoli delle patenti, conservati per gli anni 1809-1813, a Bordeaux i registri sono stati distrutti da un incendio; per Amburgo, invece, a causa della tardiva annessione disponiamo di una serie troppo breve per permettere una analisi diacronica. Si è allora costretti a ricorrere agli almanacchi dell'epoca, in cui peraltro non viene operata alcuna distinzione tra grande negozio e mercatura. Occorre accontentarsi: la valutazione dell'evoluzione delle fortune del negozio è ancora più aleatoria¹⁵.

L'imposta della patente era costituita da due parti, una fissa, determinata dal tipo di professione esercitata e per quasi tutte le categorie anche dalla popolazione del comune di residenza, ed una proporzionale al valore locativo dell'immobile in cui l'attività era esercitata - una misura, questa, che si supponeva proporzionale all'entità degli affari. La quota fissa per i banchieri era di 500 franchi all'anno e 200 per i mezzani, indipendentemente dal numero degli abitanti del comune. Negozianti e mercanti all'ingrosso pagavano invece 300 franchi se il comune aveva più di 100.000 abitanti, 240 tra 50 e 100.000 abitanti, e 180 al di sotto dei 50.000 abitanti¹⁶.

Ad Amburgo l'imposta sulla patente fu istituita a partire dal secondo semestre del 1811. Il numero totale delle patenti è riassunto nella seguente tabella 28:

Tabella 28: Numero di patenti accordate ad Amburgo, 1811-1814

1811	1812	1813	1814
8.206	9.417	4.785	34

Fonte: St.A.HH., 112-3 *Mairic Hamburg*, 63 (registro delle patenti 1811 e 1812), 63A (statistica professionale relativa, in tedesco, dattiloscritta), 64 (registro delle patenti, 1813 e 1814), 64A (statistica professionale, idem, 1813-1814).

Se si cercasse una conferma della gravità della crisi in atto, si sarebbe tentati

¹⁵ Mancano in effetti delle fonti che permettano di conoscere in modo adeguato i livelli globali delle fortune private e soprattutto di seguirne l'evoluzione. Alla fine dell'*ancien régime*, una sessantina su circa 800 negozianti bordolesi erano considerati milionari (BONNAFFÉ, 1909: 17). Nel 1808, secondo le stime del sensale di cambio Grasmeyer, ad Amburgo vi erano 74 patrimoni superiori al mezzo milione di marchi banco, somma pari a circa 900.000 franchi (SCHRAMM, 1943: 263-275), ma per nessuna delle due città disponiamo di valutazione per la fine del periodo napoleonico. Solo sporadicamente sono conservate indicazioni sulla sorte patrimoniale di singole case di commercio, senza nessuna garanzia che esse siano rappresentative per l'insieme del gruppo.

¹⁶ FILIPPINI, 1982a: 53 attribuisce il calo dell'importo dell'imposta di patente a Livorno tra 1809 e 1813 al fatto che le autorità tengono conto della crisi: la diminuzione delle quote fisse è invece dovuta al diverso computo della popolazione: a partire dal 1810, la città è considerata contare meno di 50.000 abitanti.

di ignorare l'aumento tra il secondo semestre del 1811 e 1812 (+15%) - dovuto verosimilmente alla perfezionata conoscenza delle attività professionali da parte delle nuove autorità - e ad attribuire invece il dimezzamento che si riscontra tra 1812 e 1813 alla crisi. Tuttavia è opportuno tener conto della cronologia degli avvenimenti politici, che perturbarono notevolmente il normale andamento della amministrazione fiscale: le autorità francesi evacuarono infatti la città dagli inizi marzo fino alla fine del maggio 1813, epoca in cui generalmente si effettuava la redazione definitiva dei ruoli delle imposizioni; nei mesi successivi, la città fu preparata all'assedio, e numerosi abitanti preferirono trasferirsi all'esterno della cinta urbana. Non stupisce pertanto che nella precarietà della situazione la metà degli individui soggetti a patente abbia sospeso la propria attività. Numerosi altri inoltre si rifiutarono di pagare: nel secondo dei due circondari fiscali di Amburgo, i contribuenti insolventi tassati a più di 200 franchi di patente passano da 9 nel 1812 a 108 nel 1813¹⁷. Vista l'esiguità del numero, è inutile prendere in considerazione i dati relativi al 1814. Dopo il rafforzamento dell'assedio russo, Amburgo, decimata da un'epidemia di tifo, fu evacuata definitivamente dai Francesi nel maggio.

Se si cerca di trarre qualche dato sul numero dei negozianti amburghesi, una prima difficoltà nell'analisi delle patenti è dovuta alla terminologia impiegata nei ruoli, compilati in francese. Per il 1811, infatti, non si hanno che 27 *négociants*, contro i 382 dell'anno successivo ed i 210 del 1813. Ora, nei registri del 1811 troviamo ben 371 *merchants en gros*. E' verosimile che l'addetto alla formazione dei ruoli si sia limitato ad una traduzione piuttosto generica dei termini con cui il soggetto fiscale definiva la propria professione, tanto più che mercante all'ingrosso e negoziante ricadevano nella medesima categoria di tassazione, e la distinzione, dal punto di vista fiscale, non aveva ragione d'essere. E' opportuno dunque utilizzare le categorie professionali in senso lato, e limitarsi a qualche osservazione sul 1812, l'unico anno in cui l'amministrazione, ormai instaurata, non fu pesantemente intralciata dagli eventi politici:

¹⁷ St.A.HH., 313-1 *Französische Steuerbehörde* A 56 Band 5 (insolventi per l'esercizio 1811 e 1812) e Band 6 (idem, 1813). La maggior parte degli insolventi del 1813 risulta assente dalla città. Nel dicembre 1814, i due ricevitori delle imposte dirette ad Amburgo, H. Heise e H. Klefeker, dichiaravano davanti a notaio che gli arretrati ancora esistenti del secondo semestre 1813 e del primo semestre 1814 non erano imputabili al loro scarso zelo, ma "suite nécessaire de différentes circonstances occasionnées par les événements de la guerre", e poi dell'assedio. In particolare, numerosi contribuenti si erano assentati al ritorno dei Francesi, e molti altri, gravati della contribuzione straordinaria di 48 milioni, non avevano più di che pagare le tasse ordinarie: St.A.HH., 313-1 *Französische Steuerbehörde* A 62 A.

Tabella 29: Fasce d'imposizione delle 9.417 patenti rilasciate ad Amburgo nel 1812
(valore in franchi)

franchi	<199	200-399	400-599	>600
numero	8.680	561	154	22

Fonte: St.A.HH., 112-3 *Mairie Hamburg*, 63, pp. 287-612.

Tra i 22 contribuenti che pagano più di 600 franchi troviamo 12 banchieri e professioni assimilate, 2 impresari teatrali, 1 albergatore, 5 negozianti e 2 mercanti (rispettivamente di vino e di *fayence*). La stragrande maggioranza dei negozianti paga dai 300 ai 600 franchi di imposta: 327 negozianti su un totale di 382 (86%), contro 50 tassati a meno di 300 franchi (diversi sono però soci di una ragione sociale, ed in questo caso la quota fissa dell'imposizione è addebitata una sola volta, ad uno dei soci). Complessivamente nel 1812 i negozianti, mercanti all'ingrosso, banchieri, direttori di *établissements publics* (in genere, compagnie d'assicurazione) e di *bureaux d'affaires*, sono 552¹⁸. Ad essi si affiancano i 69 commissionari, agenti di cambio e *courtiers*.

Circa 550 negozianti e banchieri soggetti a patente nel 1812 è una cifra di una certa consistenza, che induce a qualche perplessità sulla tesi di una rovina totale dei negozianti di Amburgo a partire dall'occupazione militare francese della città e dalla conseguente dichiarazione del blocco continentale nel 1806. Ancora nel 1813 troveremo 210 *négociants*, contro i 382 del 1812: abbiamo dunque per la professione un calo dell'81%, contro il 97% che si registra nel numero totale delle patenti; i negozianti, in altre parole, mostrano una tenuta migliore rispetto all'intero gruppo delle professioni soggette a patente.

Per valutare l'evoluzione del numero dei negozianti ad Amburgo è tuttavia opportuno confrontare i dati globali di due periodi più distanti tra loro. Poiché la patente fu istituita dai Francesi e scomparve con essi, siamo costretti a ricorrere all'*Adreßbuch*. Come date abbiamo scelto il 1802 ed il 1812, con l'obiettivo di confrontare la situazione verso la fine dell'Impero con l'unico anno di pace del ventennio, sufficientemente lontano dalla crisi del 1799 per dare un quadro non eccessivamente perturbato della situazione all'indomani di un decennio di rapidi cambiamenti, e prima che intervenga, con conseguenze più

¹⁸ Sono compresi in questa cifra anche mercanti tassati ad almeno 200 franchi per i quali non è specificato se l'attività è esercitata all'ingrosso o al dettaglio. La quota fissa ad Amburgo nel 1812 è rispettivamente di 240 franchi nel primo caso e di 80 nel secondo. Si sono inclusi inoltre tutti coloro indicati come "*assimilé*" a negoziante, banchiere, etc.: la definizione, che non si ritrova ad es. nelle patenti di Livorno, sembra indicare una certa difficoltà di adeguare la realtà economica di Amburgo, più differenziata di quella francese, agli schemi prefissati dalla legislazione imperiale.

negative che in passato, la ripresa delle ostilità che travolgerà l'indipendenza anseatica. I medesimi anni saranno scelti anche per Bordeaux.

Come è stato osservato, l'*Adreßbuch* amburghese riporta qualche migliaio di indirizzi, sovente accompagnati dalla professione del soggetto. Una ulteriore indicazione preziosa è quella relativa al possesso di un conto alla Banca di Amburgo. In considerazione della genericità della qualifica di "*Kaufmann*" - a confrontare l'*Adreßbuch* del 1812 con i ruoli della patente del 1812 ci si rende rapidamente conto che il *Kaufmann* può essere tassato come piccolo bottegaio o come grande negoziante - si è preferito limitarsi a contare il numero di detentori di un conto alla Banca nei due anni considerati. Il risultato non costituisce uno specchio fedele del mondo del negozio, giacché anche altri professionisti - ad es. alcuni esponenti delle professioni liberali - erano soliti avere un conto. Tuttavia la banca serviva essenzialmente a regolare i pagamenti commerciali tra i correntisti, e come tale l'evoluzione del loro numero riflette grossomodo la congiuntura del mondo del grande commercio¹⁹.

Nel 1802 gli amburghesi con accesso ad un conto alla Banca erano 1393; dieci anni più tardi, saranno 1186²⁰: il calo è circa del 15%, una cifra inaspettatamente modesta, se si considerano le notevoli scosse che il commercio amburghese sembra subire in questo decennio. E' vero che non è tanto il numero dei conti, quanto piuttosto l'entità delle somme depositate, a reagire con celerità alla congiuntura di corto periodo. Il deposito in lingotti d'argento della Banca passò in effetti da fine 1807 a fine 1808 da 42 a 16,5 milioni di marchi banco²¹; tuttavia oltre alla congiuntura commerciale altri fattori, specie di ordine politico, influenzavano il comportamento dei correntisti, inducendoli a ritirare i propri capitali dalla Banca. Nel 1813, di fronte al pericolo che i Francesi ne sequestrassero i fondi per far fronte alle spese più urgenti nella città assediata - come effettivamente avvenne - il deposito della Banca era crollato a

¹⁹ La *Hamburger Bank* era stata fondata nel 1619, sul modello di quella di Amsterdam creata dieci anni prima: si trattava di un istituto di deposito che serviva ai detentori di un conto a regolare i pagamenti mediante operazioni di giro; funzioni di sconto e di emissione cartacea erano espressamente escluse. Poiché il credito era aperto solo su pegno in metalli preziosi, il prestito restava piuttosto in mano a banchieri privati. Per aprire un conto alla Banca occorreva pagare 150 marchi banco e possedere il diritto di borghesia: ODDY, 1805: 423-424; POHL, 1986: 19-28.

²⁰ Si sono contate tutte le occorrenze dell'indicazione "Banco Conto" sugli *Adreßbuch*, [1802] e [1812]. Diversi soci potevano avere accesso al medesimo conto: la cifra non coincide pertanto col numero dei conti alla banca.

²¹ SCHRAMM, 1959: 7; SCHRAMM, 1969: 66. SIEVEKING, 1933: 78 riporta la serie completa del fondo della banca al 31 dicembre negli anni 1790-1813. Il 1807 costituisce in effetti il dato più elevato della serie, nel 1806 il deposito in argento della banca ammontava a 27 milioni.

10 milioni di franchi²². In tale contesto il mantenimento di un conto attesta se non altro la volontà di restare attivi, ed ha in questo senso un certo significato.

Comparata con i dati sull'evoluzione nel numero dei negozianti ad Amburgo, la situazione appare a prima vista ben più drammatica a Livorno, dove durante l'annessione all'Impero si rileva un drastico calo del gettito delle patenti. Secondo i dati elaborati da Filippini, il numero dei negozianti patentati passò da 212 nel 1809 a 98 nel 1813 (-54%), quello dei commercianti all'ingrosso da 36 a 6 (-83%); parallelamente i ruoli totali della tassa crollarono da 345.928 a 88.267 franchi (-74%)²³: segni inequivocabili, per l'autore, della gravità della crisi che colpì il porto labronico.

Per approfondire il quadro, ho cercato di seguire nominativamente l'evoluzione dei negozianti paganti patente²⁴. In primo luogo, ho escluso dal computo coloro che, originariamente tassati come negozianti, ottennero in seguito dalle autorità la riduzione totale dell'imposta: si tratta di personaggi indicati per errore o che poterono dimostrare di aver già sospeso la propria attività. Analogamente, ho eliminato anche coloro che ottennero una riduzione di entità tale da farli scendere a una categoria inferiore, ad es. quella di mercanti al dettaglio. La lista così ottenuta, riportata in esteso in annesso, offre i seguenti risultati:

Tabella 30: Numero di negozianti, commissionari di mercanzie e banchieri patentati a Livorno, 1811-1814

anno	1809	1810	1811	1812	1813
n° patenti	174	178	139	101	89
variaz. sull'anno precedente		+2%	-22%	-27%	-12%

Fonte: A.S.L., *Prefettura del Mediterraneo*, 321-335. N.B.: per il 1810 manca il primo supplemento dei ruoli della prima divisione.

Complessivamente il calo rilevato tra 1809 e 1813 è del 49%, un dato inferiore a quello riportato da Filippini²⁵, ma pur sempre di notevole entità, se si consi-

²² A.N.P., F¹CIII Bouches de l'Elbe 1, lettera di Chaban a Daru, 28 giugno 1813. La restituzione delle somme prelevate fu poi inclusa nei danni versati dalla Francia ad Amburgo nella Restaurazione.

²³ FILIPPINI, 1985: 327-330, 333. Il gettito reale dell'imposta passò da 198.278 nel 1809 a 63.455 franchi nel 1813 (-68%): con ogni probabilità, la forte incidenza del non-valore nel 1809 è dovuta alla imprecisione dei primi ruoli redatti dalla nuova amministrazione francese.

²⁴ A.S.L., *Prefettura del Mediterraneo*, 321-335, ruoli delle patenti, 1809-1813. Oltre ai banchieri, si sono considerati sia i negozianti che i commissionari di mercanzie, la cui imposta fissa era identica.

²⁵ FILIPPINI, 1985: 333. La categoria "negoziante" di Filippini include verosimilmente anche i banchieri, a cui l'autore non fa separatamente accenno nelle sue tabelle.

dera soprattutto la brevità dell'arco temporale in questione.

I nominativi che ritroviamo in tutto il quinquennio considerato sono 49; ad essi possiamo aggiungerne almeno altri 12, per i quali il periodo è coperto dal socio o da un individuo col medesimo cognome, che possiamo ragionevolmente supporre essere un membro della famiglia. Altrimenti detto, un po' più di un terzo (35%) dei negozianti, commissionari di mercanzie e banchieri che pagarono la patente nel 1809 furono ininterrottamente attivi fino al 1813, mentre quasi un terzo (31%) dei negozianti patentati nel 1813 è comparso sulla scena dopo il 1809, o è passato in questo periodo da categorie inferiori di imposizione a quelle superiori. Tendenzialmente, dunque, si delinea il quadro di un settore di attività sicuramente in crisi, ma in cui non mancano ascese di nuove figure.

Resta tuttavia da determinare se il calo nel numero dei patentati della categoria dei banchieri, negozianti e commissionari corrisponda effettivamente ad una cessazione dell'attività commerciale. Già nel capitolo 6.3 si è in effetti rilevato come diversi negozianti labronici cui erano state accordate delle licenze non pagassero all'epoca patente, benché le istruzioni ministeriali le volevano attribuite esclusivamente a noti e solidi armatori. Ci si può quindi domandare se i contribuenti labronici non cercassero, come avveniva altrove²⁶, di farsi iscrivere nei ruoli dell'imposta a livelli inferiori a quelli reali, o di farsi interamente esimere qualora un socio pagasse l'imposta. Diversi contribuenti iscritti nel 1809 come banchieri pagarono negli anni successivi la patente di negozianti, di importo decisamente inferiore: Isaia Arbib, Salomon Coen Bacri, Brecci, Iacopo Desegni, Luigi Fauquet, Pietro Senn. Alcuni negozianti - Bastogi, Carboni, Fachini, Gio. Guebhard, Giubbilei, Hasse, Killiger, Sacher, Senn - sembrano aver fatto registrare in almeno un anno la patente sotto il nominativo del socio, e la loro "scomparsa" dai ruoli è pertanto più fittizia che reale. Per alcuni individui, che fanno sporadica comparsa tra i negozianti patentati, c'è da chiedersi se la tassazione in altre categorie corrisponda veramente ad un mutamento significativo delle attività economiche esercitate. Giuseppe Pachò, ad es., patentato come negoziante nel 1811, era "chincagliere" (4ª classe di imposizione) nel 1809, 1810 e 1813, mercante di panni all'ingrosso (2ª classe) nel 1812. Il negoziante Giuseppe Chemin figura nei ruoli del 1813 come "chincagliere", mentre nei tre anni precedenti era registrato come negoziante: un declino di posizione che appare oltremodo sospetto se si considera che nel 1818 la «Vedova Chemin e Prat» era una importante casa commerciale,

²⁶ A.N.P., F⁷7017, camicia Genova, dichiarazione del banchiere e negoziante genovese Giovanni Quartara di aver ottenuto una riduzione della patente da 575 a 276 franchi, ed il rimborso dell'eccesso pagato l'anno precedente, mediante una regalia di 240 lire. •

affiancatasi a Francesco Larderel nell'impresa dell'acido borico che prendeva in quegli anni il suo avvio²⁷. De Pas, negoziante dal 1809 al 1811 e nuovamente nel 1813, figura nel 1812 come "droghista al dettaglio". La tendenza è quella del passaggio ad una categoria inferiore di imposizione, ma vi fu anche una mobilità in senso contrario, della cui realtà si può ugualmente dubitare: David A. Rignano, patentato come negoziante dal 1810 al 1813, figurava nel 1809 come chincagliere, ma sia nel 1799 che nel 1807 la Camera di Commercio lo aveva messo nella prima categoria dei contribuenti per il riscatto delle merci²⁸.

Le cifre desumibili dai ruoli delle patenti - 174 negozianti e banchieri patentati nel 1809, 89 nel 1813 - accentuano probabilmente le dimensioni della crisi più del dovuto. Un sondaggio compiuto su tutti gli atti notarili rogati a Livorno nel 1812 permette di individuare 193 nominativi di soggetti livornesi che si definirono davanti a notaio come negozianti; ora, le patenti per tale anno ci indicano solamente 101 nominativi, di cui solo 57 sono reperibili anche negli atti notarili di questo anno²⁹. Benché esista sicuramente un fenomeno di "usurpazione" del titolo di negoziante, senza che questo corrisponda ad una realtà economica, il risultato non è comunque da sottovalutare, perché si inserisce senza grosse fratture tra i dati sul numero dei negozianti noti per altre epoche. Verso il 1765, si valutavano a circa 150 le case commerciali attive nel porto labronico; a fine anni Novanta, i negozianti sono circa 200³⁰. Al riscatto delle merci nel 1807 i nominativi nelle prime sei classi di imposizione sono 198³¹. I negozianti con cui la Dogana ha un fido nel 1808 sono circa 150³². Nel marzo 1814 il progetto di tassazione elaborato dalla Camera di Commercio di Livorno per equipaggiare un nuovo corpo di Cacciatori a cavallo include 153 nominativi³³. L'almanacco di Livorno del 1816 riporta 220 negozianti e banchieri.

Solo una ricerca completa sui percorsi individuali consentirebbe di valutare l'esatta misura in cui l'evoluzione nel numero delle patenti riflette realmente l'incidenza della crisi commerciale del porto³⁴, ma si può comunque os-

²⁷ SCARDOZZI, 1992: 32.

²⁸ A.C.C.L., *Deliberazioni*, reg. 1 (29 aprile 1799) e 2 (7 dicembre 1807).

²⁹ L'assenza di una quarantina di patentati dal notarile è in parte attribuibile all'incompletezza del notarile livornese per questi anni.

³⁰ GUARNIERI, 1962: 664; FILIPPINI, 1990a: I, 71.

³¹ A.C.C.L., *Deliberazioni*, reg. 2, 7 dicembre 1807 e successive modifiche (riduzioni e aggiunte).

³² A.S.F., *Dogana di Livorno* 25; GUARNIERI, 1968: 13 nota, riporta la cifra di una sessantina di negozianti col fido alla metà degli anni Novanta del Settecento.

³³ A.C.C.L., *Deliberazioni*, reg. 5, 18 marzo 1814.

³⁴ La disamina dei passaporti permette ad esempio di constatare che alcuni negozianti non

servare che le patenti sono l'unico degli indici sul numero dei negozianti della piazza a tendere decisamente al ribasso: gli altri dati, relativi a diversi momenti del decennio Novanta e del primo quindicennio dell'Ottocento, oscillano invece tutti tra 150 e 200 nominativi.

Per Bordeaux non vi sono fonti paragonabili a quelle per Amburgo o Livorno. Il computo dei negozianti è reso qui arduo dalla distruzione dei ruoli di patente e dalla mancanza di precise indicazioni professionali negli almanacchi del tempo, che repertoriano indistintamente gli addetti alle professioni mercantili. Per le patenti disponiamo solo delle cifre complessive dei ruoli dal 1807 al 1812, riportate nella seguente tabella 31, senza che sia possibile distinguere dal totale la quota pagata dai negozianti:

Tabella 31: Ammontare dei ruoli primitivi della patente a Bordeaux, 1807-1812

anno	1807	1808	1809	1810	1811	1812
franchi	482.464	483.524	485.421	?	457.912	431.428

Fonte: Arch.Mun.Bx., 10 G 1.

Come si vede, l'ammontare previsto della patente a Bordeaux resta relativamente stabile. La flessione nel 1811 e 1812 rispetto alla media degli anni 1807-1809 è dell'ordine del 5% e dell'11% rispettivamente³⁵: dati sensibilmente inferiori a quelli di Livorno (-74% dal 1809 al 1813) e che non confermano la tesi di un sostanziale peggioramento della situazione a partire dalla

pagarono l'imposta in un determinato anno semplicemente perché erano in viaggio: così Demetrio Papandreopulo partì nel luglio 1811 per Tunisi, per meglio seguire gli affari legati all'armamento della nave *La Minerva*, provvista di licenza: domanda di autorizzazione del dicembre 1810 in A.N.P., F⁷8849, doss. 5502, notizia dell'avvenuta partenza in A.N.P., F⁷8852, doss. 8595. Gherardo Stub si trova ad Amburgo alla fine del 1811, in provenienza dalla Danimarca. Le informazioni trasmesse a Parigi dalla polizia di Firenze segnalavano che si trattava di un negoziante nato in Svezia e giunto a Livorno alla metà degli anni Novanta, dedito alle relazioni commerciali col Nord Europa, insieme al socio di origine danese Wulfen: "Les deux négociants, assure-t-on, sont incapables de se mêler dans aucune intrigue politique, mais l'on ne pense pas qu'ils aient la même réserve pour des opérations commerciales prohibées, on les croit fort disposés à tout entreprendre sous ce rapport": A.N.P., F⁷8854, doss. 9597, lettera del 4 gennaio 1811 [ma: 1812]. Altri invece scompaiono in seguito ad un fallimento: ad es. la casa ginevrina Desmaretz, fallita a Livorno nel gennaio 1811 in seguito al mancato pagamento di una cambiale protestata a Marsiglia: A.N.P., F⁷8850, doss. 5924A, rapporto del 28 gennaio 1811.

³⁵ In A.d.G., 2 P 4, è conservato uno stato delle patenti per gli esercizi anno X-1807. Per quest'ultimo anno, il ruolo primitivo è portato a 630.585 franchi. Con ogni probabilità, le differenze si spiegano con i computi dei centesimi addizionali, disgravi e percentuali per la percezione dell'imposta, ma non sono riuscite a ridurre le due serie a cifre comparabili. In ogni caso, i ruoli tra anno X e 1807 mostrano una netta tendenza negativa: da 1.005.677 franchi nell'anno X a 630.585 franchi nel 1807, il calo è nell'ordine del 37%.

proclamazione del blocco continentale. Se poi passiamo a confrontare i mercanti e negozianti elencati negli almanacchi bordolesi dell'anno XI e del 1812, abbiamo la sorpresa di constatare che il loro numero, lungi dal diminuire, passa anzi da 673 a 832 (24%)³⁶. E' interessante notare a questo proposito che neppure tra 1789 e la fine del Direttorio il numero dei negozianti era calato, restando attestato attorno alle 600-700 case commerciali³⁷.

Riassumendo, il gruppo dei negozianti durante gli anni del blocco continentale appare numericamente stabile a Bordeaux, in leggera diminuzione ad Amburgo fino al 1812 - dal maggio 1813 a quello 1814 la vita economica della città fu pressoché paralizzata dalla guerra, le pesantissime contribuzioni straordinarie e l'assedio russo - ed in declino più marcato a Livorno, benché i dati più negativi relativi a quest'ultima città siano, come abbiamo visto, soggetti a qualche riserva.

Tranne per Livorno, dove le patenti consentono già qualche osservazione in merito alla mobilità del gruppo, le cifre globali non ci dicono molto sulle modificazioni che poterono operarsi nella struttura interna del negozio portuale delle città studiate. E' dunque opportuno rivolgerci ora ai dati relativi ai fallimenti e al ritiro dall'attività, definitivo o momentaneo che fosse. Il suicidio, la soluzione più drammatica per uscire di scena quando gli affari andavano veramente male, restò un evento sporadico, probabilmente non più frequente che nel periodo antecedente e in quello posteriore a quello considerato³⁸.

11.3 Fallimenti

Le statistiche relative al numero dei fallimenti di una piazza vengono sovente presentate come specchio fedele della congiuntura, ed il loro aumento come diretto indice di crisi. Recentemente qualche dubbio è stato avanzato sulla pretesa validità di questo assunto. L'analisi delle procedure fallimentari può essere strumento prezioso per far luce sulla struttura del mondo del commercio, sulla rete di relazioni e di credito in cui ciascun operatore è inserito³⁹, ma

³⁶ *Annuaire*, [1802]; *Calendrier*, [1812]. Non è stato possibile reperire due almanacchi del medesimo editore per i due anni considerati.

³⁷ BUTEL, 1991b: 582.

³⁸ A Bordeaux negli anni del blocco continentale si tolsero la vita per ragioni finanziarie i negozianti J. Th. Bahr (luglio 1807) e Daniel Lys (dicembre 1809): A.N.P., F⁷8551, doss. 1869P² e F⁷8554, doss. 10.189P². A Livorno si suicidò per debiti Rodolfo Anichini (ottobre 1812), mentre nel caso di Martin Daguerre, negoziante francese, (marzo 1809), la situazione economica non appariva disastrosa: PRATO, 1808-1812 (manoscritto). Il negoziante Patridge, settantacinquenne, si ammazzò nel 1813 perché depredata dal genero, che aveva associato ai propri affari: PERA, 1888: 482-484.

³⁹ Come già indicato da HAUSER, 1931: 542.

nulla di tutto ciò garantisce che il numero di fallimenti sia uno strumento adeguato per misurare l'entità della crisi. Martin ha sottolineato come in effetti il fallimento non possa essere letto separatamente dal contesto della collettività commerciale in cui si inserisce, che ne determina i confini e le modalità, e come il numero delle procedure non varii in funzione di fattori puramente congiunturali; in particolare, esso appare influenzato sia dalla legislazione che dalla pratica vigente in una determinata piazza ad un momento dato⁴⁰. In effetti, l'andamento del numero di fallimenti corrisponde raramente alle curve della congiuntura, dei prezzi, della produzione, degli investimenti. Hirsch ad es. rileva come durante il Terrore il numero di fallimenti a Lille sia estremamente modesto: un dato che si riscontra anche a Bordeaux, senza che evidentemente si possa parlare di una particolare prosperità in questi anni⁴¹.

I dati relativi ai fallimenti in età napoleonica nelle tre città portuali studiate non possono dunque essere interpretati come riflesso della crisi se non con estrema cautela. Ciò nondimeno essi sono significativi, sia perché costituiscono il necessario complemento all'analisi nominativa del rinnovo del gruppo dei negozianti, sia perché ci permettono in alcuni casi di esaminare le ragioni dell'insuccesso e di evidenziare così alcune caratteristiche strutturali del negozio.

Bordeaux era stata scossa da una serie di fallimenti a catena di notevole entità nel 1804-1805⁴². Benché i dati per gli anni successivi alla proclamazione del blocco non siano purtroppo completi - quelli noti sono riportati nella seguente tabella 32 - sembrerebbe che il numero dei negozianti falliti resti contenuto e che non si registrino più fallimenti di entità pari a quelli del 1804-05⁴³.

⁴⁰ MARTIN, 1980.

⁴¹ Cfr. anche MARCO, 1989; HIRSCH, 1991: 85-92, anche per una breve rassegna della storiografia da MARTIN, 1980 in poi. Arch.Mun.Bx., série Révolutionnaire, F3, Etat des faillits de la commune de Bordeaux..., 29 ventoso VI: 18 fallimenti nell'anno II, 2 nell'anno III, 2 nell'anno IV. La media dei fallimenti tra il 1776 e l'anno VI è di 22 all'anno.

⁴² A.N.P., F⁷8443, doss. 4260P, rapporto del commissario di polizia di Bordeaux P.Pierre, 7 messidoro XIII; F⁷3810, camicia Bordeaux, rapporti vari dello stesso del pratile e messidoro XIII. Cfr. *supra*, cap. 5.4, in particolare nota.108.

⁴³ CAVIGNAC, 1991: 117-118 rileva tra i negozianti ebrei di Bordeaux un totale di 3 fallimenti per il periodo 1807-1813.

Tabella 32 - Fallimenti dichiarati al Tribunale di Commercio di Bordeaux, 1808 - 1813

periodo	tot.	negozianti	maggiori fallimenti di cui è nota l'entità
3° trim. 1808	2	1	«Forster, Chalmers et Forster», passivo 950.000 franchi
4° trim. 1808	4	3	
1° trim. 1809	8	3 o +	«Cazeaux frères» per 507.000; «Cesbron fr.s» per 533.904; «Kunkel &» per 530.000
2° trim. 1809	5	?	
gen.-feb. 1811	13	6	«Lubbert frères et fils»: passivo 445.000 f.; Forster ⁴⁴
2° trim. 1811	18	0	
3° trim. 1811	8	1	
			(TOT. 1811: 44 fallimenti)
1° trim. 1812	5	1	
2° trim. 1812	3	0	
3° trim. 1812	3	0	
4° trim. 1812	1	0	
1° trim. 1813	2	1	«Levi Furtado et Lange» per 623.084 fr. (perdite e spese commerciali)
2° trim. 1813	6	0	
3° trim. 1813	6	2	«Domecq et Plenaud», per 605.000 franchi (perdite, mancanza commercio)

Fonte: A.d.G., 1 M 330; Arch.Mun.Bx., 3591 I 3; A.N.P., AF^{IV}1068, doss. II; A.N.P., F(12)867^B, camicia "Bordeaux".

La procedura di fallimento non era peraltro la sola alternativa che si presentava ad un negoziante in serie difficoltà. Egli poteva infatti convocare l'assemblea dei suoi creditori e cercare di ratificare un concordato, ottenendo una forte riduzione dei debiti; per i creditori, l'alternativa era quella di perdere tutto, e la condanna alla prigione di cui eventualmente passibile il fallito costituiva una ben magra consolazione: meglio allora cercare di salvare il salvabile. Gli accordi con i creditori erano generalmente passati *sous signe privé*, e fatti registrare⁴⁵. Un sondaggio negli archivi dell'*Enregistrement* di Bordeaux rivela 22

⁴⁴ Si tratta della medesima ragione sociale fallita nel luglio 1808: la ditta, che godeva di ottima reputazione, si occupava prevalentemente del commercio di vini con la Gran Bretagna. Al primo fallimento, la società aveva siglato un accordo coi creditori, che gli accordavano una rimessa del 54%. Tuttavia, la ditta non riuscì a rispettare le scadenze previste per il pagamento del 46% restante, a causa dell'impossibilità di vendere lo *stock* di vini valutato a circa 140.000 franchi. Si noti che nell'aprile 1813 Richard Chalmers sollecitava un passaporto per l'Inghilterra. L'osservazione che accompagna la richiesta rileva: "La maison Forster à laquelle il était associé ayant tous ses fonds en marchandises d'exportation (vins de Médoc) fut forcée de suspendre ses paiements. Les licences lui ont procuré un débouché, elle a fait des expéditions considérables, une partie des créanciers est payée" (A.N.P., F⁷4331, doss. I, Registre des passeports impériaux, p. 120). Dal canto suo, Elisabeth, moglie di Jean Forster, chiedeva il permesso di far rientrare a Bordeaux il figlio Albrecht Forster, nato nel 1781 e da più anni in Inghilterra, in modo che questi potesse curare gli interessi della «Forster, Chalmers et Forster». I Forster erano imparentati con Nathaniel Johnston père, uno dei maggiori negozianti di Bordeaux: A.N.P., F⁷8557, doss. 14.131, petizione del settembre 1810.

⁴⁵ Con un accordo si terminavano peraltro anche un buon numero dei casi di fallimento trattati dal Tribunale di Commercio: è il caso ad es. della «Etienne Lercado et Arnaud Duclos», che deposero dichiarazione di fallimento il 2 gennaio 1811: l'8 giugno 1811 il Tribunale di Bordeaux omologava l'accordo raggiunto coi creditori che prevedeva una rimessa dell'80% sui 296.948 franchi di debiti. A.d.G., 14 J 44, Fonds Clamageran. Clamageran era uno dei sindaci

concordati tra il 12 novembre 1807 ed il 26 febbraio 1808, ma nessuno tra il 3 novembre 1812 ed il 16 marzo 1813⁴⁶. Non tutti gli accordi riguardano dei negozianti; è comunque verosimile che la procedura dell'accordo coi creditori fosse più frequente della dichiarazione di fallimento al Tribunale di Commercio. L'accordo raggiunto prevedeva generalmente una rimessa del 70 o 90% dei debiti del fallito: solo in 4 casi sui 20 per i quali la quota è nota i creditori ricuperarono il 40-50% delle somme loro dovute.

A Livorno le fonti ci permettono di gettare uno sguardo all'interno della situazione delle case fallite: sono infatti conservati gli atti del Tribunale di Commercio, che dal 1809 al 1814 trattò 62 cause di fallimento⁴⁷.

Il 28 febbraio 1809 la «Degen Purviance et &», di cui erano soci Carlo Furlong Degen e W.Y. Purviance, richiedeva al Tribunale di Commercio l'apertura della procedura di fallimento. Lo stato dei creditori, presentato nell'agosto, evidenziava l'orientamento del commercio di questa casa verso l'Inghilterra e gli Stati Uniti:

A Giovanni Filippo Wilhelmy di Charleston, per merci spedite il 31.3.1808:	pezze 48 7.466
A Pietro Berthon di Londra	pezze 74.948
A Giacomo Purviance di Baltimora	pezze 10.840
A Cristofano Deshon, Baltimora	pezze 5.617
A G. Peterson di Baltimora	pezze 16.745

Tuttavia le cause del fallimento non sono direttamente riconducibili alle difficoltà insorte col blocco continentale o l'Embargo americano. Il rapporto conclusivo dei sindaci, presentato nell'ottobre 1813, rivelava in effetti operazioni di dubbia legalità: la società era stata creata nel gennaio 1802 e conclusa nel dicembre 1806, con un forte passivo dovuto a speculazioni azzardate e a una certa leggerezza nelle cambiali e nelle operazioni di sconto: "Tutte in sostanza sono state operazioni di comodo che si facevano perché questa società mancava di capitali, che non permettendole di supplire agli impegni che intraprendevano, tentavano con tali artificiose operazioni di far fronte a dette speculazioni". Oltre a tutto, i libri di commercio erano in pessimo stato. Invece di dichiarare fallimento già dal gennaio 1807, Carlo F. Degen aveva continuato fino al luglio a far commercio, cambio e speculazione sotto la ormai cessata ragione sociale. Dall'agosto si mise in società con Giorgio Guehard, nella «Degen,

del fallimento.

⁴⁶ A.d.G., 3 Q 3706 e 3 Q 3727.

⁴⁷ A.S.L., *Tribunale di commercio*, ff. 1-3. La professione del fallito non è sempre indicata. Non per tutti i processi, inoltre, la documentazione prodotta è esaustiva, forse per le lungaggini procedurali che non permisero di raccogliere tutte le informazioni entro il 1814, o anche per un sopravvenuto accordo coi creditori. Sui dubbi sulla completezza della serie, cfr. oltre, nota 52.

⁴⁸ Ricordiamo che la pezza da 8 reali valeva 4,83 franchi.

Guebhard et &», ma continuò fino al maggio 1808 a ricevere navi dagli Stati Uniti, da Genova, da Tripoli, da Palermo e da Algesiras per conto della vecchia ragione sociale, ipotecandone il carico per procurarsi dei fondi. Dopo aver svuotato la propria abitazione e venduto mobilio e effetti personali, Degen era andato a Ginevra, e se ritornò a Livorno fu solo perché costretto per ordine del governo. I sindaci del fallimento giudicano la sua condotta inescusabile.

Una certa imprudenza è imputata anche alla «Francesco Landi et &», la cui procedura di fallimento fu aperta il 10 agosto 1811. Il rapporto dei sindaci, un anno più tardi, attribuiva la causa del fallimento alla carenza dei capitali di avviamento della società (fondata a Firenze il 25 maggio 1803)⁴⁹, e ai continui prelievi su questo capitale operati da uno dei soci, Francesco Landi, ormai defunto: l'altro socio, Pompeo Pasquinelli, avrebbe dovuto essere più cauto. I conti della ditta rivelano relazioni commerciali di raggio internazionale con Ragusa (Dalmazia), Boston e Amsterdam, ma soprattutto una vivace attività di armamento di navi corsare. Nel 1808 inoltre la ditta coprì sotto il proprio nome quattro spedizioni simulate per gli Stati Uniti, falsificando la propria contabilità in modo da registrare sotto varie voci la commissione ricevuta per la copertura offerta. Anche a causa di altri errori, il bilancio del 1808 risultava in attivo di 33.772 pezze, laddove in realtà vi era un passivo di 18.266 pezze. Il 26 ottobre 1814 i sindaci riconoscevano a Pasquinelli l'impossibilità di proporre un concordato: i creditori ricuperarono meno del 2% del dovuto.

Gli altri maggiori fallimenti di negozianti labronici risalgono tutti del 1813, e sono da attribuire alle circostanze generali del commercio più che all'imprudenza delle case commerciali in questione. Nel giugno 1813 Giuseppe Amadeo e Emanuel della «Fratelli Bonaventura» presentavano la loro dichiarazione di fallimento. Il bilancio definitivo mostrava un attivo di quasi 49.000 pezze⁵⁰ (altre 18.000 erano da considerarsi come irrecuperabili, giacché detenute da debitori morosi o falliti) ed un passivo di 28.000 pezze di debiti privilegiati e di 109.931 di debiti chirografari⁵¹. L'accordo siglato con la maggioranza dei 54 creditori prevedeva un rimborso del 30% dei debiti. I creditori di Jacob Del Valle, fallito anch'egli nel giugno 1813, si dovettero invece acconten-

⁴⁹ I due soci portavano alla società 26.143 pezze ciascuno, mentre Domenico Scotto di Pisa avrebbe versato una somma di 20.000 pezze in accomandita. Questa quota era peraltro contestata: Scotto era ormai deceduto, e Pasquinelli sosteneva che il versamento non aveva mai avuto luogo.

⁵⁰ La vendita delle merci appartenenti ai due fratelli - tee, mussoline, china, gomma arabica, etc. - aveva prodotto meno della metà del loro valore originario (11.175 pezze contro 28.831), visto il forte ribasso di tali prodotti alla fine del regime napoleonico.

⁵¹ I debiti privilegiati avevano priorità di rimborso. Si trattava soprattutto delle doti investite nella ditta e dei capitali affidati alla casa commerciale in cambio di una rendita o un vitalizio.

tare del 15%: se teoricamente il passivo era di sole 28.462 pezze, in realtà esso era molto maggiore a ragione della diminuzione del valore degli immobili, che costituivano il 72% dell'attivo, percentuale insolitamente elevata. Oltre che per il calo del suo patrimonio fondiario, Del Valle era fallito per aver cercato di sostenere Aron d'Abram Modigliani, che depose il proprio bilancio due giorni più tardi.

Aron Modigliani non era al suo primo fallimento: già nel 1807 aveva sospeso i pagamenti con un passivo di 171.560 pezze, ma nell'agosto 1811 aveva firmato una moratoria coi creditori che gli permise di rimettersi in affari. Il *deficit* di questo secondo fallimento ammontava a 80.430 pezze. Tra le maggiori voci delle perdite figurano 60.000 pezze per fidi e cattivi debitori, 29.000 pezze per il ribasso dei valori degli immobili posseduti, 10.500 per perdite dovute alla forzata riesportazione di merci proibite dai Francesi, 4.695 pezze per multa nel ritardo e per i dazi pagati sulle merci detenute in magazzini e non recuperati nel prezzo di vendita, 1.043 pezze per merci proibite sequestrate e bruciate. La residenza dei creditori attesta l'ampio raggio di azione e l'orientamento verso l'Europa continentale di questa casa commerciale: Ginevra, Basilea, Colonia, Carcassonne, Parigi, Amiens.

Sempre nell'agosto 1813 fallivano i «Fratelli Recanati», "non solo per l'attuale critica circostanza del commercio generalmente incagliato, quanto per i diversi fallimenti accaduti in Firenze"; l'assenza di mercanzie nella valutazione dell'attivo lascia supporre che la ditta si occupasse di operazioni di banca.

Il fallimento di Antonio Finetti, l'8 gennaio 1814, fu attribuito al tracollo dei prezzi alla fine del 1813, che aveva causato al Finetti notevoli perdite sui cotoni, lane, derrate coloniali e altre merci inviate per proprio conto a Firenze, Napoli, Genova, Roma. Sul fallimento gravavano sospetti di dolo e falsificazione dei libri contabili, ma i creditori finirono con l'accordarsi per un rimborso del 20%, preferendo probabilmente il ricupero di una parte del dovuto ad una carcerazione da cui non avrebbero guadagnato nulla.

L'ultimo notevole fallimento di questo periodo è quello di Luigi Ruggero Buccellato nel febbraio 1814, per le sue due ragioni sociali, la «Buccellato e &» di Firenze e la «L.R. Buccellato» di Livorno. La ragione di Firenze era una società in accomandita, con un capitale di 195.000 lire toscane divise in 34 azioni da 5.750 lire cad. I 14 soci accomandatari erano domiciliati a Livorno (8 azioni alla «F.lli Dupouy»), Milano, Bologna, Venezia, Genova, Napoli. Una delle ragioni di questo fallimento risiede nel consistente debito della «Pietro Baldini e figlio» di Firenze, che aveva ricevuto dei capitali dalla «Buccellato e &» per una concia e una fabbrica di cera. Globalmente, il *deficit* era di 45.000 pezze per la ragione sociale di Firenze, e di 50.292 pezze per quella di Livorno. Poiché la

ragione di Livorno era debitrice di più di 85.000 pezze alla ragione di Firenze, la rovina di una aveva comportato inevitabilmente il fallimento dell'altra.

Globalmente i fallimenti verificatisi a Livorno durante l'annessione napoleonica sono di due tipi: quelli attribuibili a speculazioni azzardate o dolo e quelli provocati dalle circostanze commerciali. Questi ultimi tuttavia si situano quasi esclusivamente nell'estate del 1813 e agli inizi 1814, così che saremmo portati ad imputarli meno al blocco continentale che alle scosse dovute al ritorno alla normalità dopo la lunga congiuntura di guerra⁵².

Diverso è il caso di Amburgo, dove sembra di poter riconoscere una correlazione tra avvenimenti politici e procedure fallimentari. Sia sul finire del 1806, con l'occupazione militare della città, che nell'inverno 1810-11 nel porto anseatico si produsse un numero inquietante di fallimenti. Si rilevi peraltro che il *crack* che si era verificato nel 1799 restò di gran lunga il più drammatico di tutto il periodo a cavallo tra Sette e Ottocento: in quell'anno, 136 case di commercio avevano dichiarato fallimento, per una somma totale di 36 milioni di marchi banco⁵³.

Durante le prime settimane dell'occupazione francese, dal 20 novembre al 31 dicembre 1806, vi furono ad Amburgo fallimenti per più di 2 milioni di marchi banco. Oltre che al comprensibile restringimento del credito di fronte all'incertezza del momento, furono soprattutto i ritardi cui furono soggette le rimesse attese dalla Russia, Prussia e Austria a creare sensibili difficoltà sulla piazza anseatica. Al contempo, la generale incertezza riduceva la domanda continentale dei prodotti tradizionalmente forniti da Amburgo. La *Commerzdeputation* si pronunciò peraltro contro l'adozione di provvedimenti anti-crisi simili a quelli adottati nel 1799: da un lato non vi era un acuto problema di

⁵² Dopo la diffusione della notizia della sconfitta francese in Russia, la tendenza dei prezzi delle derrate coloniali era al netto ribasso, ad Amburgo come altrove: A.N.P., F⁷3060, n°45, bollettino di d'Aubignosc del 24 gennaio 1813. PRATO, (mscr.) segnala anche altri fallimenti a Livorno di cui non si trova traccia negli atti del Tribunale di Commercio. E' probabile che si tratti di casi in cui il negoziante è arrivato ad un accordo con i creditori senza intraprendere la procedura legale di fallimento. E' ad es. il caso di Giancarlo Giera, che PRATO, 1811 (manoscritto): t. 62, p. 78, indica come fallito ai primi di giugno del 1811, per 120.000 pezze: nella risposta all'inchiesta sulla situazione del commercio e delle manifatture per il dipartimento del Mediterraneo si segnala: "La maison Giera a dernièrement manqué. Elle n'a cependant pas remis son bilan et s'est arrangée avec ses créanciers": A.N.P., AF^{IV}1062, doss. II, n°83. Qualche dubbio sulla completezza dei *dossiers* del Tribunale di Commercio è sollevata dalla notificazione, in A.N.P., F⁷8850, doss. 5924A, dei fallimenti della «Moise et fils» con un *deficit* di 200.000 franchi, dei gioiellieri «Rimini et Aruch» e della casa «Desmaretz», di origine ginevrina, tutti nel primo trimestre del 1811. In effetti, i *dossiers* di fallimento del Tribunale di Commercio di Livorno non registrano nessun atto di fallimento in questo periodo.

⁵³ EISFELD, 1936: 553. L'autore prende in considerazione solo i fallimenti per somme maggiori di 4.000 marchi *courant*. BAASCH, 1919, fornisce delle cifre differenti sul numero di fallimenti tra 1772 e 1800, basandosi sui dati della *Commerzdeputation* di Amburgo.

circolazione, dall'altro la situazione presente impediva di aprire dei crediti sulla base delle merci inglesi o prussiane detenute dai negozianti⁵⁴.

Superate queste difficoltà congiunturali, nel 1807 e 1808 l'ammontare complessivo dei fallimenti amburghesi è decisamente minore che nei primi anni del secolo, mentre per il periodo successivo mancano dati esaustivi sull'entità dei fallimenti. E' tuttavia certo che notevoli difficoltà subentrarono nell'inverno 1810-1811⁵⁵. La crisi era di dimensioni europee: il primo grosso *crack* fu quello del senatore lubecchese Rodde, nel settembre 1810, insolvente per due milioni e mezzo di marchi. Le ripercussioni su Amburgo, Amsterdam e Parigi si fecero pesantemente sentire nei mesi successivi, e sulla crisi creditizia si innestò in Francia una crisi industriale di particolare intensità⁵⁶.

Secondo fonti francesi nel 1810 erano state deposte davanti al Senato amburghese 90 dichiarazioni di fallimento, per un passivo totale di 10.995.681 marchi banco, e tra cui figuravano ditte assai note, quali ad es. la «Christ.Matth. Schröder & C.»⁵⁷. Il 20 dicembre 1810, le autorità francesi segnalavano il fallimento di Cohen (800.000 franchi) e di Sandemann (600.000 franchi), e si inquietavano dell'ampiezza del fenomeno:

On dit que toutes les personnes qui sont dans le cas de manquer à leurs engagements vont s'empreser de déposer leur bilan avant que le Code Napoléon remplace les anciennes lois, beaucoup plus favorables aux banqueroutiers⁵⁸.

Nei primi mesi del 1811, il movimento non accennava a diminuire: a metà febbraio, si erano già registrati 12 fallimenti per un totale di più di un milione di

⁵⁴ St.A.HH., 111-1 *Senat* Cl.VII, Lit K^a, N°1 K (B1), Memoria della Commerzdeputation al Senato, 3 dicembre 1806: "Jetzt ist Geld genug da, um die Circulation zu bestreiten [...]. Alles Englische Waren und Ausstände in England, Preussen und Rußland gewähren jetzt nicht die Sicherheit, mit welches man anno 1799 darauf rechnen konnte und können schwerlich einen hinlänglichen Beweis innerer Solidität in den Maaßen an die Hand geben, als zum Genuß jener gesetzlichen Benefize erforderlich seyn würde. Häuser, die wegen ausgebliebenen Englische und Osterreichischen Rimessen jetzt in Verlegenheit sind, können leicht wieder gut herauskommen". Una memoria inviata dagli *Oberalten* al Senato, *ibidem*, segnalava 21 fallimenti nella sola giornata del 29 novembre 1806.

⁵⁵ SCHRAMM, 1959: 10-11, 16.

⁵⁶ Cfr. *supra*, cap. 8.6. Sulla crisi industriale in Francia VIENNET, 1947a.

⁵⁷ A.N.P., AF^{IV}1654^B, plaq. 1. Sulla ditta del senatore Christian Matthias Schröder (1742-1821), fondata nel 1767, cfr. anche POHL, 1986: 44. Due dei figli erano banchieri a Londra. La notizia del fallimento in A.M.A.E.P., Corr. Pol., Allemagne t. 741, n° 60, rapporto dell'incaricato d'affari francese presso la Confederazione del Reno, Bacher, del 17 novembre 1810.

⁵⁸ A.M.A.E.P., Corr. Pol., Hambourg, supplément t. 17, n°106, rapporto di Saulnier del 20 dicembre 1810. In effetti, le autorità amburghesi erano piuttosto impotenti in caso di bancarotta fraudolenta, e impossibilitati a perseguire uno speculatore che avesse messo in salvo i propri capitali nello Holstein o nel Mecklemburgo e avesse abbandonato la città prima di rendersi insolvente. I casi erano peraltro estremamente rari, ed i negozianti amburghesi erano noti piuttosto per la loro estrema correttezza: LLOYD, 1813: 7-8.

marchi⁵⁹. Nell'aprile 1811 anche la celebre casa Sieveking fu costretta a deporre il proprio bilancio. Nella seguente tabella 33 riassumiamo i dati relativi ai fallimenti dal 1790 al 1813.

Tabella 33 - Fallimenti dichiarati ad Amburgo, 1790-1813

anno	n° tot.	ammontare	anno	n° tot.	ammontare
1790	28	M. Banco 1.660.000	1801	62	M. Banco 3.839.000
1791	31	3.006.000	1802	75	5.359.000
1792	32	1.732.000	1803	74	6.463.000
1793	42	5.381.000	1804	75	5.181.000
1794	34	1.245.000	1805	106	7.376.000
1795	17	1.597.000	1806	86	8.073.000
1796	31	6.445.000	1807	80	2.468.000
1797	44	3.225.000	1808	71	3.187.000
1798	43	4.055.000	1809/10*	77	
1799	136	36.083.000	1810/11*	101	10.995.681 (per 90)
1800	50	3.839.000	1811/1813*	77	fallimenti nell'anno solare 1810)

Fonte: EISFELD, 1936: 552-553; A.N.P., AF^{IV}1654^B, plaq. 1 (per il 1810). * dal 22 febbraio (*Petri-Tag*) al febbraio successivo.

I dati della tabella 33 comprendono tutti i fallimenti di entità maggiore di 4.000 marchi *courant*, ma non sono limitati a quelli dei soli negozianti. Non possiamo pertanto paragonarli a quelli degli altri due porti.

11.4 Mobilità geografica

Il fallimento costituisce solo una delle modalità secondo le quali una impresa commerciale poteva cessare la propria attività: la più vistosa, ma anche la meno frequente. Ben più numerosi dovevano essere quei negozianti che, discretamente, riducevano il proprio giro d'affari, "congelando" l'attività in attesa di tempi migliori. Nell'inviare ad un suo corrispondente la circolare con cui annunciava il suo ritiro dagli affari, Caspar Zeller scriveva da Amburgo:

Je ne fais plus d'affaires et [...] j'ai à me féliciter de m'être retiré à temps et avant toutes ces catastrophes qui ont ruiné tant des maisons ici et ailleurs [...] ⁶⁰.

Occasione per riscoprire i valori famigliari - "ma fille de 11 ans fait ma consolation unique dans ce triste monde" - il ritiro, provvisorio, perché l'attività riprese dopo il 1815, non impediva a Caspar Zeller di redigere più di 200 pagine *in folio* di fitta corrispondenza commerciale nel 1811, epoca a cui aveva teoricamente sospeso gli affari⁶¹. Anche a Bordeaux diverse case preferirono ces-

⁵⁹ A.M.A.E.P., Corr. Cons., Hambourg, t. 17, Le Roy al Ministro, 17 febbraio 1811.

⁶⁰ St.A.HH., 621-1 Firma Caspar Zeller A4 Band 12, p. 787, missiva a Rivet, chez Ruello frères à Bordeaux, 21 gennaio 1811.

⁶¹ St.A.HH., 621-1 Firma Caspar Zeller A4 Band 13.

sare le attività viste le circostanze, come mostrano le due testimonianze seguenti:

Je quitta totalement les affaires et je me vis, malgré moi, réduit à la triste profession de propriétaire.

Les temps malheureux, qui m'ont fait perdre beaucoup, [...] m'ont engagé à abandonner ou à cesser tout commerce pour ne pas compromettre ce qui m'a resté, et mon honnêteté⁶².

Similmente ben 35 case commerciali labroniche presentavano dichiarazione scritta di voler abbandonare gli affari e richiesero pertanto l'esenzione dell'imposta della patente per il 1811⁶³. Di queste, alcune dovettero cambiare idea, dal momento che ne ritroviamo ancora 11 tra i patentati del 1811; 6 tuttavia interruppero la propria attività nel 1812 o nel 1813. Per quasi metà delle case tale interruzione era peraltro temporanea: sull'almanacco di Livorno del 1816 ritroviamo 16 dei 35 nominativi⁶⁴.

Al congelamento *in loco* poteva corrispondere lo spostamento del centro degli affari in una diversa regione geografica del globo terrestre. Le biografie famigliari dei casati mercantili ci segnalano numerosi casi di negozianti anseatici che preferirono trasferirsi altrove dopo l'annessione della loro città⁶⁵. Le mete più ricorrenti erano la Danimarca, la Svezia e il Baltico, specie la Russia⁶⁶, e abbiamo già richiamato (cfr. *supra*, cap. 7.2 e 7.3) l'interesse verso Göteborg e Helgoland suscitato dalle possibilità di contrabbando che si offrivano. Sul finire del primo inverno seguito all'annessione della città anseatica, il commissario di polizia ad Amburgo segnalava come le case commerciali amburghesi note per dedicarsi al contrabbando stessero inviando i loro agenti a

⁶² Arch.Mun.Bx., 3592 I 2, informazioni fornite al *maire* dai potenziali 100 maggiori contribuenti di Bordeaux, da Antoine Cyprien Lassabathie e da Felloneau, rispettivamente il 2 febbraio ed il 19 marzo 1812.

⁶³ A.N.P., F⁷8848, doss. 4710, allegato al rapporto del commissario di polizia del 7 dicembre 1812. I nominativi e le osservazioni relative ai negozianti ebrei di questa lista sono riprodotti in FILIPPINI, 1982a: 53.

⁶⁴ A.S.L., *Prefettura del Mediterraneo*, 327-335, patenti per gli anni 1811, 1812 e 1813. *Almanacco*, [1816].

⁶⁵ SCHRAMM, 1957: 18. Partirono soprattutto i negozianti più giovani. Per Livorno la questione resta aperta, giacché manchiamo di monografie sui casati mercantili labronici. Lo studio delle famiglie imprenditoriali amburghesi è stato invece promosso dalla *Wirtschaftsgeschichtliche Forschungsstelle e.V.*, fondata nel 1946: cfr. KELLENBENZ, 1957.

⁶⁶ L'interesse prevalentemente continentale sembra confermato anche dai dati relativi ai passaporti rilasciati ai negozianti amburghesi nel primo semestre 1812: 42 per Kiel, 29 per Lipsia e 29 anche per Brunswick, 28 per Rostock e 19 per Berlino (A.N.P., F⁷3537). In totale, i passaporti rilasciati a dei negozianti nei primi sei mesi del 1812 sono 329, su un totale di 1881 (17,5%). Quelle indicate solo le principali destinazioni: la concentrazione delle date del rilascio dei passaporti per Kiel, Brunswick e Rostock, e in misura minore per Lipsia, indica verosimilmente che la maggior parte dei negozianti si recava ad una fiera.

Helgoland per la prossima stagione⁶⁷. Ai primi di marzo 1811, vivo interesse per la Russia e la Prussia:

Une foule de commerçants se porte de tous les points à Berlin. On annonce ouvertement que les affaires y seront brillantes l'été prochaine. Il y a des projets d'établissement tant dans cette capitale que dans d'autres villes de la Prusse⁶⁸.

La ditta Justus, specializzata nel commercio e la lavorazione del tabacco, si trasferì ad es. a Lipsia nel 1812 per evitare il regime di regia dei tabacchi previsto nell'Impero, salvo poi ritornare ad Amburgo nel 1814. Dopo la Restaurazione e alla creazione dello *Zollverein*, cui Amburgo riuscì a non aderire fino al 1888, questa ditta non esiterà a trasferire una parte della produzione all'interno dei confini dell'Unione, in modo da evitare di essere soggetta a dazi proibitivi sul mercato tedesco⁶⁹. Il rapporto sopra citato segnalava anche la richiesta di numerosi passaporti per i porti prussiani, dove numerose navi erano attese da negozianti amburghesi. Il Nord Europa interessava anche i negozianti livornesi: nel marzo 1808, il negoziante livornese Antonino Santoro inviava il figlio Giuseppe a Amsterdam, dove era previsto che aprisse una società con Mansueto Tornini. Il padre assegnava al figlio 10.000 fiorini in accomandita, lasciandogli in dono il 10% dei profitti su tale somma⁷⁰: anche l'investimento dei capitali livornesi poteva dunque essere diversificato in altre aree commerciali.

Indice delle difficoltà della città da cui ci si allontana, il trasferimento è al contempo un segnale della intraprendenza del mondo del negozio, della sua tenace volontà di cavalcare la congiuntura, di quella "attitude à relever le défis des guerres et du blocus" recentemente riconosciuta ai negozianti di Bordeaux⁷¹. Il medesimo spirito anima, ci sembra, i numerosi viaggi intrapresi dai negozianti in questo periodo. Tradizionalmente i negozianti costituivano una delle categorie più mobili dell'*ancien régime*⁷²: non può sorprendere dunque di ritrovarli tra i principali viaggiatori dell'età napoleonica; ciò che è interessante, è piuttosto vedere le nuove direzioni assunte dai loro spostamenti.

⁶⁷ A.N.P., F⁷3059, rapporto di d'Aubignosc del 24 febbraio 1811.

⁶⁸ A.N.P., F⁷6348, rapporto di d'Aubignosc dell'8 marzo 1811.

⁶⁹ St.A.HH., 621-1 Firma Justus 35, breve profilo storico della famiglia redatto da H.E. Justus nel 1973.

⁷⁰ A.S.F., *Notarile moderno*, protocolli 37.470, notaio Disperati: atto 137 (31 marzo 1807) emancipazione di Giuseppe Santoro dalla patria potestà, con esortazione paterna a impegnarsi "in una saggia e prudente condotta, e ad occuparsi in oggetti che possano al medesimo procurare un comodo, e decente stabilimento", e assegnazione di 10.000 fiorini per la futura società di Amsterdam; atto 195 (28 luglio 1808) donazione del 10% sugli utili della somma in accomandita; dall'atto 200 risulta che Tornini si trova già ad Amsterdam.

⁷¹ BUTEL, 1991b: 565.

⁷² CARRIERE, 1973: 734-736.

Per Bordeaux abbiamo la fortuna di disporre delle matrici dei passaporti rilasciati per l'estero, sulla quale è generalmente riportata la professione e la destinazione del richiedente, oltre ai principali dati anagrafici che lo riguardano. Tra il 1 ottobre 1806 ed il febbraio 1814, furono rilasciati a Bordeaux circa 1.500 passaporti, un quinto dei quali a dei negozianti, e per 1.184 dei quali disponiamo delle matrici⁷³. Esaminati nel loro complesso, i 243 passaporti ottenuti dai negozianti possono essere suddivisi nelle seguenti grandi aree di destinazioni⁷⁴:

Tabella 34 - Passaporti rilasciati a Bordeaux, ottobre 1806-febbraio 1814 (lacunoso)

DESTINAZIONI	n° pass.	% destinaz.	n° tot.	% negozianti
	a negozianti	su totale	passaporti	su totale
U.S.A.	91	37.45	475	19.16
COLONIE	34	13.99	202	16.83
BALTICO-MARE d. NORD	53	21.81	154	34.42
GERMANIA-AUSTRIA-SVIZZERA	24	9.88	70	34.29
PENISOLA IBERICA	37	15.23	237	15.61
ITALIA	4	1.65	44	9.09
GB-IRLANDA-SVEZIA	0	0.00	2	0.00
TOT generale	243	100.00	1184	20.52

Fonti: A.d.G. 4 M 683-692; A.N.P., F(7)3251 e 3252.

La tabella 34 evidenzia l'interesse dei negozianti bordolesi per gli Stati Uniti (91 viaggi), per il Nord Europa (53), la penisola iberica (37) e le colonie (34). Rispetto alle destinazioni indicate dalla totalità dei viaggiatori, sono piuttosto l'Europa centrale e quella del Nord ad attirare in maniera specifica i negozianti (più di un terzo del totale dei viaggiatori bordolesi). Di maggiore inte-

⁷³ La serie è lacunosa dal maggio al novembre 1807 e per il secondo semestre 1811. Per una disamina più dettagliata di questi registri, A.d.G. 4 M 683-692 e delle integrazioni in A.N.P., F⁷3251 e 3252, mi permetto di rimandare a MARZAGALLI, 1993, in corso di stampa. E' probabile che, come a Marsiglia (CARRIERE, 1973: 734-736), si verifichi una "usurpazione" del termine negoziante per l'indicazione della professione. Tuttavia molti sono i cognomi di famiglie del grande negozio di Bordeaux. Il porto girondino aveva alle spalle una lunga tradizione come porto di imbarco: nel decennio 1767-76, si erano registrate quasi 8.000 partenze: BUTEL, 1989: 1087.

⁷⁴ Per le lacune nei dati, cfr. la nota precedente. Poiché il numero di destinazioni indicate era superiore a cento, è stato indispensabile raggrupparle per grandi zone geografiche. In particolare sotto il termine "colonie" si sono incluse tanto le Antille che l'Ile de France. La categoria "Baltico- Mare del Nord" comprende tutte le destinazioni per Norvegia, Danimarca, Paesi Bassi, città anseatiche, Prussia e Russia. Le città tedesche non portuali sono state raggruppate sotto "Germania" e unite all'esiguo numero di passaporti per l'Austria, la Confederazione Elvetica ed il Principato di Neuchâtel.

resse si rivela l'analisi dei mutamenti nelle destinazioni e nel numero dei viaggi nell'arco di tempo considerato, raffigurati nel grafico n° 22. La cronologia dei viaggi dei negozianti bordolesi verso gli Stati Uniti riflette i mutamenti delle relazioni diplomatiche tra i due paesi: essi sono più intensi fino al 1807 o ai primi mesi del 1808 (Embargo e decreto di Baiona), registrano poi un calo sensibile, e riprendono a partire dal momento in cui la Francia istituì i permessi di navigazione americani, consentendo la ripresa delle relazioni tra Impero e Stati Uniti. Al contrario, i viaggi per le colonie cessano in misura graduale, parallelamente alla progressiva conquista delle colonie francesi da parte degli Inglesi; dalla seconda metà del 1809, l'unica destinazione è quella per l'Ile de France (Maurizio), verso la quale i bordolesi inviano diverse spedizioni *en guerre et marchandise*. Il Mare del Nord ed il Baltico attirano con forza i negozianti bordolesi specie dalla seconda metà del 1808 fino alla prima metà del 1810: periodo in cui il commercio girondino deve rinunciare in gran parte alle relazioni oltreoceaniche e puntare sui legami europei: i traffici col Nord Europa sono possibili sia via terra che grazie alle licenze istituite dal giugno 1809. Il calo dei viaggi verso il Nord Europa a partire dalla metà del 1810 è probabilmente falsamente accentuato dalla fonte utilizzata: con l'annessione dell'Olanda e poi della costa del Mare del Nord, non era più necessario munirsi di un passaporto per l'estero per recarsi in quest'area. Più costanti nel numero, infine, i viaggi per la penisola iberica e quelli per l'Europa continentale, sporadici quelli verso l'Italia.

Indubbiamente, è impossibile basarsi sui soli passaporti per trarre delle conclusioni significative sul riorientamento del commercio bordolese in età napoleonica. La fonte non consente neppure di stabilire la durata del viaggio. Tuttavia questi spostamenti ci confermano una certa vitalità durante tutto l'arco di tempo considerato, e evidenziano come le destinazioni mutino parallelamente al riconfigurarsi dei circuiti commerciali, con una pronta ricezione dei mutamenti in atto. Anche i viaggi di istruzione commerciale dei giovani rampolli delle famiglie del negozio bordolese seguono i medesimi itinerari: Stati Uniti e Baltico si affiancano alle destinazioni più tradizionali verso l'Inghilterra e le piazze del Mare del Nord, o ai nuovi effimeri centri commerciali che si svilupparono in questo periodo, quali Tønning o Bergen, in Norvegia⁷⁵.

Parallelamente agli spostamenti dei negozianti della piazza verso l'esterno, negozianti di altre località non mancavano di recarsi nelle nostre tre città, talora con l'obiettivo di risiedervi per un lungo periodo. Nel giugno 1809 lo

⁷⁵ MARZAGALLI, 1993. Sui viaggi d'educazione e sul mantenimento della destinazione per la Gran Bretagna, cfr. *supra*, cap. 2.3.

svizzero Charles Touchon domandava di poter soggiornare per due anni a Livorno, a dirigere la «Wagner & C.» con cui era da tempo in corrispondenza; nel marzo 1811, Louis Morell di Berna richiedeva anch'egli di fissarsi a Livorno⁷⁶. Jean Wilson, invece, negoziante inglese nato a Liverpool e residente da dieci anni a Livorno, chiedeva nel dicembre 1809 il permesso di recarsi a Genova; nel giugno 1811 domanderà di potersi trasferire a Bordeaux, dove un negoziante gli aveva offerto di associarlo alla propria ditta⁷⁷. Le informazioni a nostra disposizione sono estremamente sporadiche, ma è certo che Amburgo, Bordeaux e Livorno restarono anche in età napoleonica meta di viaggio per numerosi negozianti di tutta Europa⁷⁸.

Un discorso a parte meritano i viaggi verso la Gran Bretagna. Benché il decreto di Berlino proibisse qualsiasi contatto col nemico, fosse anche epistolare, negli ultimi anni dell'Impero furono rilasciati dei passaporti speciali che autorizzavano un viaggio verso l'Inghilterra, Gibilterra o Malta. Tali passaporti erano accordati direttamente da Napoleone su richiesta avanzata dal Ministero della Polizia, per ragioni prettamente commerciali e dietro versamento di debita cauzione da parte di due garanti; al loro ritorno la polizia interrogava il viaggiatore e lo sorvegliava con discrezione per un certo periodo. Tali viaggi, numericamente scarsi - ma il viaggiatore si trovava investito di procure da questo o quel collega - permisero se non altro di regolare una serie di affari rimasti da anni in sospenso, di recuperare delle rimesse dalle ex-colonie francesi, e di avviare con profitto le operazioni permesse dalle licenze francesi e britanniche. Tra i bordolesi, diversi esponenti di spicco del mondo del negozio: Daniel Guestier, Martin Lafitte, Jean Louis Martel, Jean Valère Cabarrus, Olanyer l'ainé, William Johnston, Benjamin Gradis, Henry Loriague. Le domande di passaporto erano generalmente accompagnate da una influente raccomandazione, e riportavano le ragioni della richiesta.

Dans l'intervalle de 1802 à 1809, ce négociant a expédié pour plus de 6 millions de vin, principal objet de son commerce, tant en Angleterre qu'en Irlande; il lui reste dû sur ces valeurs des sommes considérables, des comptes importants à régler. Si le passeport qu'il sollicite lui était refusé, sa fortune entière se trouverait compromise [Guestier].

C'est pour régler des intérêts majeurs relatifs à cette propriété [à la Martinique]

⁷⁶ A.N.P., F⁷3548, lettere del commissario di polizia di Livorno del 29 giugno 1809 e del 7 marzo 1811.

⁷⁷ A.N.P., F⁷8844, doss. 1894.

⁷⁸ Tra i 92 viaggiatori imbarcatisi nel corso del 1811 a Livorno per i porti del Levante e della Barberia, numerosi i negozianti in viaggio di ritorno: A.N.P., F⁷8852, doss. 8595. Nove i negozianti livornesi. FILIPPINI, 1983b: XXXII, ritiene peraltro che Livorno cessi in questi anni di essere un polo d'attrazione nel Mediterraneo, e divenga anzi centro d'emigrazione.

que le réclamant demande de se rendre sur les lieux en passant par l'Angleterre [Gradis].

Plusieurs négociants de Bordeaux ont obtenu de licences de navigation [...]. Leur intention étant de ne rien faire qui puisse être en opposition avec les vues politiques du Gouvernement, ils demandent que deux des intéressés soient autorisés à se rendre à Londres pour suivre les opérations [Guestier et Lafitte]⁷⁹.

Samuel Abudheram, socio di una delle "maisons les plus anciennes et les plus recommandables sous tous les rapports de cette place" [Livorno], otteneva di potersi recare a Gibilterra per regolare alcuni affari di famiglia e per cercare di recuperare dei crediti considerevoli⁸⁰. Nel complesso, il regime napoleonico sembra negli ultimi anni della sua esistenza riconoscere la necessità economica di permettere ai negozianti dell'Impero di recarsi in territorio nemico. In effetti si trattava di una logica conseguenza della ripresa sotto licenza delle relazioni commerciali con la Gran Bretagna; come per queste, tuttavia, il sovrano insisteva nell'accordare personalmente il permesso: si trattava di un privilegio, non certo di un diritto.

⁷⁹ A.N.P., F⁷4331, Registres des passeports impériaux, settembre 1810 - agosto 1813. Un solo livornese identificato: Domenico Maria Adamo, che chiedeva di recarsi a Palermo, dove un parente dirigeva una delle più note case commerciali della piazza (si tratta del fratello: A.S.F., *Notarile moderno*, Protocolli 37.477, notaio Disperati, n°15, 30 settembre 1812). Uno solo amburghese, tale José de Vivanco, socio di una compagnia madrilenana che si occupava di commercio di grani.

⁸⁰ A.N.P., F⁷8857, doss. 13.034, domanda inoltrata dal prefetto il 14 ottobre 1812. Salomon aveva 39 anni, era nato a Livorno, ed era naturalizzato toscano. La sua casa commerciale esisteva da più di 60 anni. Cfr. FILIPPINI, 1983b: LXII-LXIII.

CAP. 12- LA RESTAURAZIONE

Non è qui certamente la sede per ripercorrere analiticamente gli sviluppi nelle tre città portuali all'indomani della fine del regime napoleonico. Ci limiteremo piuttosto a richiamare i tratti principali, gli indirizzi presi dal mondo del negozio a livello sia politico che economico anche alla luce della passata esperienza nell'Impero.

Reduci da un regime doganale caratterizzato da dazi estremamente elevati e da innumerevoli proibizioni quale quello napoleonico, i negozianti dei nostri tre porti dimostrarono già all'indomani della caduta di Napoleone una tenace volontà di riprendere i traffici interrotti secondo gli orientamenti che avevano garantito il successo nel secolo precedente, in un clima di massima libertà commerciale. Al contempo, tuttavia, essi seppero recepire anche i mutamenti avvenuti nelle correnti commerciali internazionali, e vi si adeguarono come poterono. A livello politico, condussero la loro battaglia per un commercio libero da ogni intralcio. In un periodo nel quale la politica dei principali Stati europei si orientava al protezionismo, la posizione degli esponenti delle città portuali era vista con sospetto; come in passato Amburgo, Bordeaux, Livorno, pure in contesti assai diversi, continuarono a rappresentare delle "anomalie" rispetto alle entità istituzionali alle quali facevano riferimento.

I contesti che potevano influire sulle possibilità di successo dei tentativi di rianimare i traffici erano assai diversi da città a città: Amburgo ritrovava l'antica indipendenza, pur dovendo rinunciare formalmente alla propria neutralità ed entrare nella Confederazione Tedesca; la pace che caratterizza l'Ottocento le risparmiò peraltro i problemi legati a questo abbandono della tradizionale politica neutrale. D'altra parte, occorreranno decenni prima che la città rinunci al suo stato di porto franco ed accetti di entrare nello *Zollverein*, e anche allora otterrà concessioni particolari. Affermatasi durante il decennio Novanta del Settecento come principale porto del continente, la città anseatica continuerà nell'Ottocento ad essere al centro di una rete sempre più articolata di scambi, ormai di dimensione mondiale.

Livorno ritorna a far parte del Granducato lorenese e profitta di una politica commerciale decisamente liberista, se confrontata a quella vigente nel resto dell'Europa. Se per alcuni prodotti il ruolo di deposito del porto toscano resta fondamentale, e anzi si accresce - è il caso soprattutto del commercio di cereali, per ragioni che vedremo tra poco - per altri versanti esso risente sia dell'intensificarsi di relazioni dirette tra il Mediterraneo e l'Atlantico, che non ne-

cessitano più dell'intermediazione labronica, sia della concorrenza di altri porti in pieno sviluppo, quali Genova e Trieste. Sempre più gli operatori locali indirizzeranno una parte dei propri capitali in imprese all'interno della regione stessa, secondo una tendenza individuabile già agli inizi del secolo. E' tuttavia anche il momento in cui si assiste ad una notevole immigrazione di negozianti greci, segno della persistente vitalità di alcune strutture commerciali di antica data. Anche per Livorno, come per Amburgo, l'adesione nella seconda metà del secolo ad un sistema politico-istituzionale più ampio comporta l'abbandono delle tradizionali franchigie, e dà avvio ad un processo di modifiche strutturali che collegheranno sempre più l'economia locale a quella del territorio nazionale.

Bordeaux, infine, risente duramente della perdita del ruolo di ridistribuzione di derrate coloniali verso l'Europa che aveva costituito il motore della crescita commerciale francese nel Settecento. Il volume ed il valore dei suoi traffici stentano a lungo a ritrovare i livelli d'*ancien régime*. Accanto ad uno sforzo di riconquistare le posizioni perdute nel mercato coloniale, gli operatori locali ricercheranno nuove possibili aree di espansione, senza disdegnare gli investimenti azionari nella regione stessa. Ma il prodotto che appare più promettente è il vino, che unisce una relativa stabilità della domanda a margini di profitto assai elevati. Lontana dalla capitale per distanza e per attitudine, superata da altri porti maggiormente legati allo sviluppo industriale del paese, sfavorita da politiche che sembrano avvantaggiare nettamente gli interessi di altri centri, Bordeaux accentua allora il suo carattere regionale, sfruttando un prodotto locale altamente commercializzabile.

La storia del negozio dei nostri tre porti nell'Ottocento è essenzialmente quella di un costante tentativo di adeguarsi al mutare del contesto del commercio internazionale: l'età napoleonica aveva costituito una buona palestra, e del resto la capacità di adattamento costituisce una delle qualità primarie richieste all'impresa commerciale per la sua sopravvivenza. Se i risultati non furono sempre pari alle aspettative, ciò non pare potersi imputare ad un insufficiente vigore imprenditoriale, ma piuttosto ai mutamenti profondi della struttura economica del continente.

12.1 Il ritorno allo status quo ante e la posizione del negozio dalla fine della dominazione napoleonica

Amburgo

Non appena i Francesi evacuarono definitivamente la città, Amburgo rimise in vigore le antiche istituzioni, regolate dal *Hauptrezeß* del 1712. Il ritorno alle passate strutture sembrava poter meglio garantire il rispetto della indipendenza della città da parte degli Alleati, sospettosi davanti ad ogni progetto di mutare l'antico ordine costituito, ma esso finì col soffocare le istanze di riforma che pure erano emerse confusamente negli ultimi mesi sia all'interno della Legione Anseatica - il corpo militare di volontari amburghesi che combatté per la liberazione della città accanto agli eserciti alleati - che soprattutto nel Direttorio *ad interim* degli affari anseatici, una sorta di governo dell'esilio formatosi al ritorno dei Francesi dopo la prima liberazione della città¹. La Commissione dei Venti, nominata dal Senato dopo la definitiva liberazione della città per studiare eventuali riforme, servì più che altro a placare le richieste di rinnovamento fino al completo consolidamento dei vecchi ordinamenti; i progetti da essa elaborati furono infatti insabbiati.

Grazie all'esperienza francese, l'amministrazione della polizia, delle finanze, del porto e della navigazione furono peraltro semplificate; fu conservato anche il Tribunale di Commercio di stampo napoleonico; il Senato mantenne anche la censura sulla stampa e sull'editoria, in passato sconosciuta ad Amburgo. A livello politico-istituzionale le riforme furono piuttosto marginali: nel 1814 l'accesso alla *Bürgerschaft* - ma non a tutti i corpi da essa emananti - fu esteso anche a calvinisti, cattolici e mennoniti, che dal 1819 potranno anche far parte del Senato, ma gli Ebrei persero nuovamente tutti i diritti che il regime napoleonico aveva loro riconosciuto. La sostanziale continuità istituzionale in un contesto politico tedesco pur modificato sembra d'altra parte attestare nel complesso una discreta capacità dell'*élite* cittadina di regolare i conflitti sociali interni; ciò almeno fino agli anni Quaranta dell'Ottocento, quando diventerà più difficile respingere le istanze di riforma che provenivano con crescente vigore anche dal proprio interno².

Il Senato e la *Commerzdeputation* si misero con impegno a favorire la ripresa commerciale di Amburgo, unificando tra l'altro tutti i diversi tipi di dazi esistenti legati al valore, al peso, alla provenienza, al tipo di merce e alla pro-

¹ Cfr. ZUNKER, 1983: 73-79; BÖHME, 1968: 108-119. Sul ritorno al *Rezeß* cfr. anche BOROWSKY, 1989.

² Cfr. AHRENS, 1982; NIRRNHEIM, 1924.

prietà in un unico dazio dell'1,2% *ad valorem* per le merci in entrata e dell'1,5% in uscita, ridotti poi nel 1823 e nel 1830 allo 0,5%³. Al contempo una vivace attività diplomatica accompagnava e sosteneva l'espansione dei commerci amburghesi nella varie parti del globo.

Come già in passato, per tutto il XIX secolo Amburgo continuò ad essere considerata con diffidenza nel resto della Germania, per la quale essa costituiva un "Sonderfall": ancora una volta, era il carattere spiccatamente mercantile della città ad alimentare rancori e sospetti. Il contrasto emerse pienamente sul tema della protezione o del libero scambio: per Amburgo, la parentesi napoleonica aveva riconfermato la validità degli indirizzi adottati nel corso del Settecento, volti al superamento dei dazi e degli ostacoli posti alla libera circolazione delle merci. L'abolizione delle barriere interne auspicata dalla Confederazione Tedesca non poteva che essere bene accetta, ma essa rimase allo stadio di un progetto di fronte alla volontà o alla necessità finanziaria della maggior parte degli Stati aderenti di mantenere in vigore gli usuali pedaggi. Ben più problematica si presentava per Amburgo l'adesione allo *Zollverein*, giacché la città non intendeva rinunciare al suo ruolo di porto franco e pregiudicare così il commercio di transito e di deposito, su cui si era tradizionalmente fondata la sua prosperità. Questa situazione creò notevoli conflitti, specie con la Prussia. Solo nel 1888 Amburgo entrerà nello *Zollverein*, mantenendo peraltro un'area portuale franca assai estesa⁴.

Bordeaux

Trattata con un certo favore dal restaurato regime grazie al "colpo di mano" preparato ad arte da una minoranza realista che le procurò l'etichetta di "città fedele", Bordeaux poté contare nei primi anni della Restaurazione su una certa benevolenza nei confronti delle sue esigenze economiche da parte di personalità di spicco a corte e nella vita politica nazionale. Gli interessi commerciali di Bordeaux furono difesi con particolare vigore sia da Lainé, nominato ministro degli Interni nel 1816, che da Portal, ex-armatore bordolese divenuto dapprima direttore delle Colonie (1815-1818) e poi Ministro della Marina e delle Colonie (1818-1821)⁵.

³ Sulle riforme cfr. AHRENS, 1982: 433-441; sui dazi anche BAASCH, 1901-9-12; SEELIG, 1902: 688-698, LAUFENBERG, 1911-1931: 32-33; GALLOIS, 1870: 448-450; sul mantenimento di certi elementi dell'amministrazione napoleonica si veda anche BAASCH, 1924: I, 4.

⁴ Sulle relazioni di Amburgo con il *Deutscher Bund* e sulla problematica accessione allo *Zollverein* cfr. AHRENS, 1982: 430-433, 443-444; BAASCH, 1924: I, 32-33, 40-55, 271; WISKEMANN, 1929: 154-164; WOHLWILL, 1914: 544-546; LAUFENBERG, 1911-1931: 36-39; STEIN, 1978.

⁵ JOINVILLE, 1914: 27-28. Il ministro Lainé era fratello di un negoziante bordolese.

Ben presto, tuttavia, le linee fondamentali della politica nazionale mutarono, e gli sforzi bordolesi di rilanciare l'economia cittadina sembrarono venire ormai sistematicamente frustrati dalle scelte prese a livello nazionale. Gli interessi di Bordeaux si trovarono duramente colpiti soprattutto dalla nuova politica doganale protezionistica adottata con le tariffe del 1822 e del 1826, volte a tutelare soprattutto gli interessi industriali francesi. I negozianti bordolesi temevano le reazioni degli altri paesi europei: l'adozione generalizzata di politiche protettive non poteva infatti che sfavorire sia le riesportazioni bordolesi che l'esportazione del principale prodotto della regione, il vino⁶. Parallelamente il rifiuto francese di riconoscere l'indipendenza delle nuove repubbliche nell'America latina impediva la ratifica di trattati commerciali che avrebbero forse potuto consentire agli armatori francesi di trovare un certo compenso alla perdita di Santo Domingo⁷. Altre scelte di Parigi condizionarono in seguito lo sviluppo bordolese: nella costruzione di una rete di trasporti interni, ferroviari e fluviali, fu il Nord-est ad avere priorità; ancora a metà Ottocento, Bordeaux non era collegata né a Parigi, né al Mediterraneo, mentre sia Le Havre che Nantes disponevano ormai di una linea ferroviaria verso la capitale⁸.

Gli interessi economici di Bordeaux inducevano i suoi esponenti a farsi promotori di una politica di libero scambio, sostenuta con tenacia attraverso tutto l'Ottocento, e accompagnata da un desiderio di maggiore decentralizzazione che consentisse una migliore tutela delle esigenze locali⁹. Al contempo la Camera di Commercio di Bordeaux, che in questi anni fu al centro delle attività promosse per il rilancio dell'economia cittadina, continuava a reclamare il mantenimento del patto coloniale e del regime dell'Esclusivo¹⁰: come in passato, la libertà degli scambi era intesa esclusivamente a profitto degli operatori della piazza.

L'azione d'avanguardia promossa da Bordeaux per la progressiva liberalizzazione dei traffici si tradusse in una vivace attività a livello locale e ad un impegno politico e sociale sul piano municipale. In un ottimo studio su Bordeaux all'epoca di Luigi Filippo, Cavignac ha mostrato come 25 famiglie mercantili di Bordeaux dominino la scena politica, istituzionale ed economica della

⁶ DROUIN, 1988: 157.

⁷ JARDIN & TUDESQ, 1973: II, 73.

⁸ WORONOFF, 1971: 29.

⁹ JARDIN & TUDESQ, 1973: II, 74-81; con l'appoggio del *maire* di Bordeaux, Bastiat promosse nel 1846 una Associazione per la Libertà degli Scambi: BRAUDEL, 1970-1980: III.1, 157. Sulla difesa degli interessi coloniali di Bordeaux durante la Terza Repubblica, cfr. CASEY, 1981.

¹⁰ DROUIN, 1988: 156.

città¹¹. Per tutto l'Ottocento, i negozianti continueranno in effetti a costituire l'*élite* dominante a Bordeaux, un ruolo che il sistema elettorale censitario non poteva che rafforzare¹².

Livorno

Dopo il breve intermezzo murattiano, durato dal febbraio all'aprile 1814, Livorno tornò a far parte del restaurato Granducato¹³. Già all'indomani dell'evacuazione dei francesi i negozianti locali si erano mobilitati per riottenere le antiche franchigie portuali: Murat le ristabilì con decreto del 7 marzo 1814, e nel maggio Ferdinando III confermerà Livorno come porto franco¹⁴. La sollecitudine con cui gli operatori labronici invocarono gli antichi privilegi è indicativa della direzione seguita per almeno un trentennio nel tentativo di rianimare un commercio che sembrava stentare a riprendersi. La Camera di Commercio, così come diversi negozianti a titolo individuale, sarà particolarmente attiva nel domandare al governo centrale tutta una serie di provvedimenti che parevano poter facilitare il commercio, quali la riforma di pesi, misure e monete o l'abolizione dei dazi ancora sussistenti. Nei primi anni il governo fiorentino non sembrò reagire con prontezza alle richieste del commercio livornese: in parte, ciò è senz'altro dovuto alla contraddittorietà delle petizioni indirizzate da diversi negozianti, segno di una mancanza di indirizzi unanimi all'interno del gruppo mercantile. Difficoltà finanziarie e fiscali rendevano d'altra parte problematica la rinuncia da parte della Dogana alla percezione dei tradizionali diritti¹⁵.

E' negli anni Trenta che il clima sembra rapidamente mutare. Un motu proprio del 1834 estendeva la cinta daziaria di Livorno ad un'area assai più ampia, che inglobava tutti i sobborghi della città. Il provvedimento mirava sia a metter fine al massiccio contrabbando tra la città ed i sobborghi - esercitato da una buona parte della popolazione, come già in età napoleonica - che a venire incontro alle esigenze mercantili: l'estensione della cinta si accompagnava infatti all'abolizione del diritto di stallaggio e del dazio dell'1% sulle merci in entrata, così che il porto diventava completamente franco¹⁶. Se la popolazione

¹¹ CAVIGNAC, 1985.

¹² La metà del corpo elettorale del 1846-1847 era costituita da esponenti del mondo mercantile: POPY, 1965: 193.

¹³ FILIPPINI, 1991.

¹⁴ BARUCHELLO, 1932: 559-560; FILIPPINI, 1991: 12. Già il 10 febbraio 1814 il *maire* aveva comunicato alla Camera di Commercio che tutte le navi potevano ormai liberamente entrare nel porto, ed aveva diminuito i dazi: A.C.C.L., *Deliberazioni*, reg. 5, seduta del 10 febbraio 1814. Vedi *ibidem*, al 7 marzo 1814, la notificazione dei provvedimenti di Murat.

¹⁵ BARUCHELLO, 1932: 568, 580-581.

¹⁶ BARUCHELLO, 1932: 574-576, 582-583.

ed i manifatturieri dei sobborghi si trovarono svantaggiati, i negozianti locali accolsero invece il provvedimento con grande favore¹⁷, e numerose riforme da tempo attese furono finalmente attuate sulla spinta delle speranze di ripresa che il motuproprio aveva alimentato¹⁸.

Contemporaneamente veniva rafforzandosi anche il rango ed il prestigio sociale spettante ai negozianti labronici, giacché vennero meno le remore a nobilitare i più ricchi e influenti tra loro, che nei primi anni della Restaurazione erano ancora respinti se non abbandonavano la professione attiva. La nobilitazione consentiva l'accesso alle più importanti magistrature cittadine, radiciando maggiormente agli interessi toscani un tessuto estremamente mobile quale quello del negozio. Si venne così a creare un notabilato livornese, nel quale determinante erano proprietà fondiaria, fortuna e stile di vita¹⁹, e nel quale al negozio era ormai aperto, diversamente che nel Settecento, un *iter* per influire a livello amministrativo e politico sulle decisioni statali. Parallelamente i negozianti mostrarono di saper organizzare sedi di dibattito e di confronto sia all'interno della Camera di Commercio, che malgrado una funzione teoricamente consultativa divenne di fatto un organismo rappresentativo, che nella Accademia labronica²⁰; sul piano sociale si assiste ad un tentativo, di cui il 1848-1849 segnerà il fallimento, di garantire la stabilità mediante azioni filantropiche, programmi educativi d'avanguardia, l'istituzione di una Cassa di risparmio, o il miglioramento delle condizioni di alcuni gruppi professionali,

¹⁷ LO ROMER, 1987: 115-127.

¹⁸ BARUCHELLO, 1932: 585. Data del 1836 l'apertura di una Cassa di Risparmio e quella di una Banca di sconto, proposta già dal 1815 da Senn e da Guibert e riproposta da altri nel 1831, ma osteggiata da una stretta maggioranza di negozianti: cfr. BARUCHELLO, 1932: 564, 579, 584-586; COPPINI, 1989: 605-607. Fu attuata nella seconda metà degli anni Trenta la riforma dei listini dei cambi e dei prezzi correnti, che vennero sensibilmente semplificati, uniformando pesi, misure e monete. Contemporaneamente si diede l'avvio alla costruzione delle prime linee ferroviarie, si elaborarono dei progetti per la miglioria delle infrastrutture portuali che permettessero l'approdo anche a navi di stazza maggiore, e si incrementò la marina mercantile toscana, anche grazie alla ratifica di diversi trattati commerciali e all'apertura di nuove rappresentanze consolari. Diverse di queste riforme sono il frutto di richieste avanzate e sostenute sull'arco di due decenni: LO ROMER, 1987: 128-167. Sulle convenzioni commerciali toscane con Costantinopoli, il Levante, il Belgio, la Svezia, e gli Stati Uniti cfr. ZOBBI, 1850-1852: IV, 490-493. Già nel 1822 vi erano stati accordi con Tunisi, Algeri e Tripoli: PIERI, 1922: 36-37.

¹⁹ Su questi elementi insiste l'atto di nobilitazione di Rodocanacchi, uno dei più facoltosi negozianti greci a Livorno: LO ROMER, 1987: 70-86. Tra gli altri negozianti livornesi nobilitati negli anni Trenta troviamo anche Bastogi, Castelli, Cubbe, Giera, Grant, Manteri, Panajotti-Palli, Prat, Senn, Stub, Ulrich (*ibidem*, 83-84). Cfr. anche SCARDOZZI, 1991: 479.

²⁰ LO ROMER, 1987: 94-99. La mobilitazione fu attiva anche in occasioni specifiche, quale la visita di Richard Cobden a Livorno nel 1847: cfr. SPADONI, 1980. Sui dibattiti tra liberismo e protezionismo e sulle posizioni dell'Accademia labronica cfr. BADALONI, 1959: 117-119. Nel 1847 Cobden fu accolto con grande entusiasmo anche ad Amburgo: BAASCH, 1924: I, 55.

quale quello degli scaricatori portuali²¹.

Attento alla situazione locale come a quella internazionale, il mondo mercantile labronico si mostrerà nel complesso assai tiepido davanti al movimento nazionale unitario; la strenua difesa dei privilegi di porto franco all'indomani dell'Unità non mancherà di essere valutata con durezza dalla stampa nazionale, come segni di attaccamento al passato regime²². Se nei primissimi anni unitari il ministero Ricasoli con il livornese Bastogi alle finanze garantirono il mantenimento del porto franco, ben presto il clima mutò e col 1 gennaio 1868 Livorno dovette abbandonare le secolari franchigie: a questa data, il ceto mercantile aveva finito col rassegnarsi alla modifica. Del resto, con l'adozione di politiche liberiste da parte della maggior parte degli Stati europei, il commercio di deposito di Livorno andava ormai trasformandosi in commercio di importazione ed esportazione tra l'entroterra e l'estero: la barriera doganale attorno alla città era ormai più un intralcio che un vantaggio; si poteva allora cercare di rinunciare alle franchigie ottenendo quanto più possibile in compenso dal neonato Regno d'Italia²³; ma l'impressione dei vari studiosi è quella che Livorno fu a lungo meno favorita di altri porti italiani²⁴.

12.2 La ripresa dei traffici commerciali: percorsi tradizionali e novità

Amburgo

Nell'ultima settimana di maggio del 1814, ancor prima della definitiva evacuazione francese, 59 navi erano salpate da Amburgo, la più parte dirette in Gran Bretagna. Con estrema rapidità le antiche istituzioni commerciali avevano ripreso a funzionare; in qualche giorno ricomparvero anche i listini con le quotazioni dei prezzi delle merci, dei tassi d'assicurazione e di cambio. Tuttavia il ripristino delle indispensabili infrastrutture non poteva mascherare che le realtà di mercato di fronte alle quali i negozianti anseatici si trovavano dopo il 1814 si erano sensibilmente modificate nell'ultimo quarto di secolo. Se la contrazione della domanda del continente, provocata dalla guerra e dalla carestia del 1816-1817, fu superata in tempi relativamente brevi, di maggiore portata

²¹ LO ROMER, 1987: 175-200. Sulla caratterizzazione saint-simonistica di tali progetti associativi, cfr. *ibidem*, 90-94, e BADALONI, 1959: 116-117. Sulla Cassa di Risparmio cfr. anche COPPINI, 1989: 630-632.

²² BARUCHELLO, 1932: 613-614; LO ROMER, 1987: 255-256.

²³ BARUCHELLO, 1932: 620-636; LO ROMER, 1987: 254-260. Sull'accentuazione della funzione regionale di Livorno dopo l'Unità, e sul maggiore sviluppo di Genova e Napoli, si veda anche GABRIELE, 1972-1974: 62, 71.

²⁴ BARUCHELLO, 1932: 634-636; LO ROMER, 1987: 261-262.

erano le modifiche strutturali degli scambi internazionali.

Ad aver subito le maggiori modifiche era la situazione del commercio oltreoceanico: da un lato quello con gli Stati Uniti, la cui importanza sul piano commerciale si era sensibilmente accresciuta negli ultimi decenni, dall'altro quello con le colonie dell'America latina, liberatesi dalla dominazione spagnola.

Sebbene la flotta mercantile amburghese contasse nel 1814 la metà delle navi che a inizio del secolo, l'attenzione dei negozianti anseatici si rivolse assai rapidamente verso questi nuovi mercati, che consentivano di procurarsi una serie di derrate senza più dover passare attraverso l'intermediazione della madrepatria. Già nel 1814 due navi furono spedite verso il Brasile: nel 1820, saranno 56²⁵. La rapida apertura di consolati e rappresentanze diplomatiche amburghesi oltreoceano testimonia la cura con cui il Senato amburghese cercava di proteggere e favorire i commerci della città: nel 1846 Amburgo conta 146 consolati sparsi sul globo; tra 1827 e 1861 furono ratificati 14 trattati commerciali sulla base della clausola della nazione più favorita, la maggior parte dei quali con i nuovi Stati dell'America latina²⁶.

Questo sviluppo nelle nuove direzioni aperte dal mutato assetto politico dello scacchiere mondiale non deve far perdere di vista il perdurare delle correnti tradizionali: ancora nel 1835 il commercio extra-europeo concerneva solo 1/9 delle navi impegnate nel commercio amburghese. Peraltro già dal 1821 i paesi d'oltreoceano erano la meta più importante della flotta mercantile della città²⁷.

In ambito europeo dopo il 1815 è confermata la flessione degli scambi franco-anseatici registrata a partire dagli anni Novanta del Settecento. Se prima della Rivoluzione francese quasi due terzi delle esportazioni francesi verso la Germania - Prussia inclusa - e la metà delle sue esportazioni avveni-

²⁵ KRESSE, 1966; KLESSMANN, 1985: 411. Sulla apertura di Amburgo verso l'America latina cfr. anche WISKEMANN, 1929: 185-190; SCHRAMM, 1943: 73; AUBIN & ZORN, 1971-1976: II, 393-398, 401-406. Sulla flotta amburghese, sulla perdita secca subita in età napoleonica e sul suo sviluppo dopo il 1814, cfr. PETERS, 1899; MATHIES, 1924. Dalla metà dell'Ottocento, l'attività armatoriale amburghese è all'avanguardia nel trasporto a vapore dei passeggeri ed emigranti diretti in America: KRESSE, 1975: 95-96. Le navi entrate ad Amburgo provenienti da oltreoceano passarono da 70 nel 1815 a 314 nel 1838: SOETBEER, 1840-1846: I, 22-23.

²⁶ ENGELSING, 1971; AHRENS, 1982: 442-451; MOLTMANN, 1989, che fornisce anche una lista esaustiva dei consolati aperti (p. 61-62). Sull'importanza delle relazioni commerciali tra Amburgo e l'America cfr. BAASCH, 1892 e KÖPPEN, 1968; per gli Stati Uniti in particolare, KÖPPEN, 1973. L'espansione amburghese oltreoceano avviene anche mediante un notevole trasferimento di uomini e l'apertura di filiali nei nuovi centri che interessano il commercio anseatico, come attestano gli studi biografici sulle famiglie del negozio amburghese nella prima metà dell'Ottocento.

²⁷ AHRENS, 1982: 447; KRESSE, 1966: 36.

vano attraverso le tre città anseatiche, con la Restaurazione il grosso degli scambi passa ormai dalla frontiera renana²⁸. Malgrado il fatto che gli scambi con il principale *partner* commerciale di Amburgo nel Settecento non ritrovino più gli antichi livelli - essenzialmente perché si sono aperti altri mercati per approvvigionarsi nelle derrate coloniali - i traffici portuali amburghesi si intensificarono vigorosamente, con un incremento esponenziale del numero e delle navi in entrata, evidenziato dalla seguente tabella 35.

Tabella 35 - Traffico portuale di Amburgo, navi in entrata
(media annua, stazza in Commerzlast = 3 t.)

quinquennio	n° navi	stazza	quinquennio	n° navi	stazza
1816-1820	2.188	75.899	1841-1845	3.467	174.612
1821-1825	2.091	78.620	1846-1850	3.763	205.231
1826-1830	2.477	93.482	1851-1855	4.454	277.389
1831-1835	2.579	103.428	1856-1860	4.843	394.699
1836-1840	2.735	128.090			

Fonte: AHRENS, 1982: 443. Per i paesi di provenienza, cfr. LAUFENBERG, 1911: 28-29; conversione del *Commerzlast* amburghese secondo KÖPPEN, 1973: 414.

Il principale *partner* commerciale di Amburgo era la Gran Bretagna, che vide così confermato nel XIX secolo il mutamento provocato dalla Rivoluzione Francese e la sostituzione alla Francia come principale fornitore del porto anseatico²⁹.

Anche altri settori economici di Amburgo conobbero una spettacolare ripresa: nel ramo assicurativo, particolarmente florido a fine Settecento-inizi Ottocento, si rileva un incremento delle somme assicurate da 87 milioni di marchi banco nel 1815 a 485 nel 1860, mentre si accrebbe anche l'importanza della città sul piano finanziario internazionale nella transazione di fondi, prestiti e azioni³⁰.

Le attività produttive rimasero invece di secondaria importanza nell'economia cittadina. L'istituzione dello *Zollverein* e le politiche daziarie dei differenti Stati europei renderanno talora preferibile una dislocazione dell'attività produttiva all'interno dei territori dello *Zollverein*, piuttosto che nei ristretti confini di Amburgo; d'altra parte occorre rilevare che la maggior parte delle in-

²⁸ KUTZ, 1974: 104-111, e relative tabelle a p. 303-305, 308-309, 315, 322.

²⁹ Sulle relazioni tra Gran Bretagna e Amburgo, cfr. KRAWEHL, 1977; dati globali sugli scambi anglo-tedeschi, indicizzando i valori ufficiali inglesi in modo da pervenire a valori reali, in KUTZ, 1969; KUTZ, 1974: 12-83.

³⁰ AHRENS, 1982: 448; BAASCH, 1924: I, 304-306. Sullo sviluppo del ramo assicurativo cfr. anche SOETBEER, 1840-1846: I, 18; KIESSELBACH, 1901.

dustrie amburghesi d'*ancien régime* erano strettamente legate alla importazione di grandi quantità di prodotti coloniali francesi; con la Restaurazione, l'importanza relativa di questo ramo sul complesso degli scambi europei diminuì. In questo senso si potrebbe sostenere che l'effetto primo dell'età napoleonica sull'economia amburghese sia stato quello di accentuarne il carattere mercantile, così come di indurla, sul piano degli orientamenti politico-commerciali, ad un tenace liberoscambismo.

Bordeaux

Nel caratterizzare le linee fondamentali dell'economia bordolese all'indomani della fine del regime napoleonico, tutti gli studiosi sono concordi nel sottolineare la tenacità con la quale gli operatori locali cercarono di restaurare le antiche correnti di commercio basate sullo scambio di derrate coloniali e del vino, e questo malgrado le modifiche strutturali avvenute nel contesto commerciale mondiale³¹. In una memoria datata 1 dicembre 1815, questa opinione era affermata con forza dal negoziante Desfourniel:

Il n'y a que les expéditions pour l'étranger en transit, soit par terre que par mer, qui puissent donner à notre place quelque mouvement. Si le commerce était réduit à fournir seulement aux besoins de la consommation de l'Intérieur, il n'y aurait pas de commerce et bientôt notre port serait désert [...]. Le commerce d'exportation peut seul rétablir nos affaires³².

La Francia aveva in effetti perso sia Santo Domingo che l'Ile de France (Maurizio), la prima resasi indipendente, la seconda passata in mani inglesi. Se l'Ile de France aveva rappresentato una delle direzioni più promettenti dei traffici bordolesi alla fine dell'*ancien régime*, i tre quarti dei commerci con le Antille si svolgevano allora con Santo Domingo (cfr. *supra*, cap. 3.1.1). Le pressioni degli armatori girondini all'indomani della Restaurazione portarono all'adozione di dazi favorevoli alle importazioni di prodotti coloniali dalla perduta colonia delle Antille e protettivi rispetto ai prodotti di colonie straniere³³, nella speranza di poter in qualche modo ristabilire le correnti di scambio con i coloni

³¹ Dal settembre al dicembre 1814 furono armate a Bordeaux una cinquantina di navi dirette alle colonie: l'ovvio ingombro del mercato, assieme alle difficoltà provocate dal ritorno in Francia di Napoleone, resero nulli i benefici su queste operazioni: DROUIN, 1988: 150. D'altra parte l'orientamento coloniale all'indomani della fine del regime napoleonico non è solo bordolese: ancorati tenacemente a posizioni tradizionali, anche il negozio e la banca parigini riprendono dal 1814 gli investimenti in direzione dei porti: BERGERON, 1978a: 271.

³² A.N.P., F¹²1859, rapporto del 1 dicembre 1815.

³³ Dopo aver inizialmente pensato ad una riconquista di Santo Domingo, la Francia si era rassegnata a riconoscere l'indipendenza di Haiti nel 1825: BERGERON, 1978b: 84-85; MEYER, TARRADE, REY-GOLDZEIGUER & THOBIE, 1990-1991: I, 311; per le eccezioni doganali nei confronti di Haiti, cfr. JOINVILLE, 1914: 429.

rimasti. Ciò non poteva tuttavia mutare il fatto che una buona parte delle piantagioni aveva duramente sofferto negli ultimi decenni e che il suolo era fortemente impoverito. L'abolizione della tratta, sancita da Napoleone durante i Cento Giorni nel tentativo di venire incontro alle condizioni inglesi e confermata da Luigi XVIII, impediva inoltre di ridare alle piantagioni l'antico splendore sfruttando un'abbondante manodopera servile³⁴.

Impossibile dunque, in questo contesto, recuperare l'antica supremazia nel commercio di derrate coloniali: la Gran Bretagna e gli Stati Uniti si erano inseriti nei traffici mondiali, e la liberazione del Sud America, oltre che di Haiti, consentiva a chiunque di approvvigionarsi direttamente nei paesi produttori senza ricorrere all'intermediazione francese. Al contempo Bordeaux si trovava a subire la concorrenza degli armatori di altri porti francesi, meglio dislocati rispetto alle regioni economicamente emergenti. Se prima della Rivoluzione la preminenza del porto girondino era indiscussa, già nel 1828 la stazza del movimento portuale di Marsiglia e di Le Havre sono superiori, ed il divario si accrescerà nel corso del secolo, come evidenzia la tabella 36.

Tabella 36 - Traffico portuale a Bordeaux, Le Havre a Marsiglia
(stazza totale, in tonnellate, delle navi in entrata e in uscita, escluse quelle in zavorra)

anno	1828	1833	1836	1841
Bordeaux	237.869	227.339	239.796	265.169
Le Havre	281.636	320.946	540.425	587.681
Marsiglia	426.558	560.555	691.744	920.976

Fonte: JOUANNET, 1837-1847: II, 404³⁵.

Se tra il 1828 ed il 1841 la circolazione marittima di lungo corso di Marsiglia e di Le Havre è più che raddoppiata per stazza (rispettivamente +116% e +109%), quella di Bordeaux ristagna (+11%). L'ascesa di Le Havre come porto industriale legato al bacino parigino indusse tra l'altro alcuni operatori bordolesi a trasferirvi una parte dei loro capitali, o ad aprire una succursale della loro casa commerciale³⁶.

³⁴ DROUIN, 1988: 157; MEYER, TARRADE, REY-GOLDZEIGUER & THOBIE, 1990-1991: I, 307.

³⁵ Benché non sia specificato, tali dati escludono anche il cabotaggio: MALVEZIN, 1892: IV, 46 ripropone gli stessi dati per il 1828, ma alla pagina precedente indica le sole entrate a Bordeaux nel 1815, pari a 98.639 t. per il cabotaggio, e 116.000 per la navigazione di lungo corso (totale: 214.638 tonn.); nel 1827, la stazza delle entrate era di 260.608 t.; JOINVILLE, 1914: 442-443, fornisce i dati del movimento globale (entrate e uscite, cabotaggio incluso) per il 1829: Marsiglia 728.100 t., Le Havre 638.846, Bordeaux 545.292, Rouen 377.382, Nantes 269.396.

³⁶ E' quanto emerge dalle dichiarazioni successive a metà Ottocento: cfr. PAPY, 1965: 211; le famiglie del negozio bordolese continuavano così la tradizione di diversificare su diverse

Sarebbe tuttavia inadeguato interpretare l'insistenza degli orientamenti commerciali di Bordeaux verso i rami tradizionali - derrate coloniali e vino - come frutto di una incapacità a riconoscere i mutamenti del tempo. Diversi elementi attestano in effetti che almeno una parte degli imprenditori bordellesi era perfettamente cosciente delle modifiche avvenute e cercava di elaborare le proprie risposte in un contesto regionale ormai marginalizzato rispetto ai centri propulsivi dell'economia nazionale. Vedremo inoltre tra poco come le scelte "tradizionali" fossero tutt'altro che improduttive.

Da un lato non mancarono i tentativi di ricercare possibili nuove aree commerciali, tentativi di cui la biografia di Balguerie-Stuttenberg è l'esemplare illustrazione, ma che anche altri percorsi individuali confermano³⁷. Inizialmente le speranze si diressero verso l'America latina, più tardi soprattutto verso l'Africa e l'Estremo Oriente, dove gli interessi commerciali contribuiranno a spingere alla creazione di nuove colonie³⁸.

Parallelamente a questa apertura verso nuove aree ci si preoccupò di migliorare le infrastrutture giudicate necessarie al commercio. In primo luogo i trasporti: nel 1817 e 1818 furono create due società per azioni per la costruzione di due ponti, uno sulla Garonna, l'altro sulla Dordogna a livello di Libourne: i capitali - 2,3 milioni di franchi per la prima iniziativa, di cui un terzo delle azioni in mano a Balguerie-Stuttenberg, e 1,5 milioni per il ponte sulla Dordogna - furono in stragrande maggioranza bordellesi; nel 1821 sorse anche la società anonima dei Cinque Ponti³⁹. In questi anni si segnalano diverse altre iniziative di società per azioni per la costruzione di canali, per la promo-

piazze la propria azione commerciale, mediante l'invio di un parente: il secondogenito del negoziante Pöhls, uno dei più attivi in età napoleonica, si installerà a Le Havre (HENNINGER, 1990: 98). Lo stesso Balguerie-Stuttenberg aprì una succursale a Le Havre nel 1820 per il commercio del cotone: JOINVILLE, 1914: 35. Sulla nuova gerarchia d'importanza dei porti francesi e sul rinnovo, a partire già dagli inizi del secolo, del gruppo imprenditoriale dei porti emergenti cfr. BERGERON, 1978b: 41-44.

³⁷ JOINVILLE, 1914. Già JOUANNET, 1837-1847: II, 388-391 aveva segnalato l'importanza e l'originalità delle spedizioni di Balguerie-Stuttenberg verso l'America latina e la Concincina. Cfr. anche DROUIN, 1988: 157-158. CAVIGNAC, 1970: 55 segnala come anche Jean Valère Cabarrus armò fin dai primi anni della Restaurazione verso le colonie e verso l'Oceano Indiano. Il fallimento della ditta (1830), un anno dopo la morte di Cabarrus, non fu dovuto all'insuccesso commerciale, ma ai prelievi operati dal socio Apiou sul capitale della ditta, all'insaputa di Cabarrus: Apiou doveva 4,2 milioni di franchi alla ditta.

³⁸ BERGERON, 1978b: 89-90, 97. I tentativi di donare nuovo vigore ai traffici coloniali all'indomani della Restaurazione e le difficoltà connesse sono bene evidenziate da un rapporto del console inglese a Bordeaux, Scott, redatto nel giugno 1820, riprodotto e commentato in CROUZET, 1960. Anche Charles Fieffé tentò armamenti di tipo nuovo, quale quello di baleniere verso i mari del Sud: BUTEL, 1967b: 266.

³⁹ KANDEL, 1989-90: 129-131. Tali iniziative incontrarono l'opposizione delle comunità vicine, ma furono strenuamente difese da Bordeaux: cfr. JARDIN & TUDESQ, 1973: II, 71-72. Si veda anche DROUIN, 1988: 152-153.

zione della navigazione fluviale a vapore, per la valorizzazione della regione delle Landes, le cui pinete forniranno il legname necessario alle miniere del Nord Europa.

Accanto alle vie di comunicazione, Balguerie-Stuttenberg promosse la creazione di una Banca di sconto, di deposito e di emissione, aperta nel 1819, e di una Cassa di Risparmio inaugurata nello stesso anno⁴⁰. La Banca di Bordeaux, con 3 milioni di capitale azionario e 131 negozianti su 160 azionisti, ebbe un immediato successo: già nel primo semestre di attività i depositi su conto corrente ammontarono a 23,5 milioni di franchi⁴¹. Negli stessi anni apparvero a Bordeaux anche le prime società assicurative per azioni: 4,8 milioni di capitale per la Compagnia di assicurazioni marittime fondata nel 1818 e 1,4 milioni per una compagnia contro gli incendi fondata nell'agosto 1819⁴².

Tutte queste iniziative sembrano indicare da un lato un certo sforzo di tenere il passo con i tempi, dall'altro l'esistenza di capitali in cerca di impieghi produttivi, complementari a quelli mercantili. L'analisi delle dichiarazioni successorie dei più benestanti bordelosi deceduti tra il 1840 ed il 1854 conferma sia che gli investimenti azionari erano orientati soprattutto all'interno della regione, sia la modicità degli investimenti industriali: il 47% del pacchetto di azioni e obbligazioni è nel settore delle comunicazioni (ponti e navi, soprattutto), il 23% nelle banche e assicurazioni, contro solo il 15% nelle industrie⁴³.

Quanto alle fortune dei soli negozianti, i tre quarti dei beni dichiarati negli uffici del registro di Bordeaux di coloro che sono deceduti tra il 1823 ed il 1830 erano mobiliari; agli alti vertici del negozio, nei quattro casi in cui il defunto lasciò un'eredità superiore al milione di franchi, la percentuale dei beni mobiliari rispetto agli immobili varia dall'82 al 92%⁴⁴. Ancora agli inizi della

⁴⁰ DROUIN, 1988: 153-154.

⁴¹ JARDIN & TUDESQ, 1973: II, 153; DROUIN, 1988: 154.

⁴² KANDEL, 1989-1990: 131-133. Sullo sviluppo di diverse società per azioni cfr. anche MALVEZIN, 1892: IV, 36-40.

⁴³ PAPY, 1965: 204-213. Nel campionamento di 76 successioni, costituito a partire dai maggiori contribuenti delle liste elettorali e integrato dalle successioni maggiori a mezzo milione anche qualora il defunto non fosse per varie ragioni elettore, figurano 40 negozianti: anche questo dato conferma la preminenza economica dei negozianti bordelosi nel tessuto urbano.

⁴⁴ KANDEL, 1989-1990: 113-115. Tre quarti di beni mobiliari è la quota riscontrata anche da PAPY, 1965: 196 per i più ricchi deceduti tra il 1840 ed il 1854. Si noti peraltro che i beni immobili afferenti ad altri uffici del registro non figurano nelle successioni registrate a Bordeaux, e che questo fattore può modificare sensibilmente le percentuali indicate: nel caso di J.V. Cabarrus, la successione di Bordeaux non rivela i beni posseduti nel Médoc valutati a 678.000 franchi (CAVIGNAC, 1985: 61). Per Kandel, tale successione è mobiliare al 92,5%, mentre in realtà lo è al 65%. DUPEUX & HERPIN, 1973: 443, 512-513 hanno tuttavia eseguito uno spoglio sistematico in tutti gli uffici del Registro del dipartimento della Gironda per ricercare i beni immobili dei defunti a Bordeaux nel 1824: anche tenendo conto di questa integrazione, i negozianti deceduti a Bordeaux hanno pur sempre il 72% della loro fortuna investita in beni

Terza Repubblica le grandi fortune bordolesi sono commerciali, e solo il 20% delle successioni di più di mezzo milione di valore è investito in beni immobili⁴⁵. Benché questi dati accentuino il peso della parte mobiliare, giacché non comprendono i beni immobili afferenti ad altri uffici del registro, resta indiscutibile che la parte più consistente delle fortune mercantili bordolesi non è investita in beni immobili. E' vero altresì che i maggiori proprietari terrieri della regione sono negozianti⁴⁶. Piuttosto che parlare di un ripiego alla terra durante la Restaurazione - un termine che sembra implicitamente contenere una valutazione negativa⁴⁷ - è forse più opportuno sottolineare il predominio indiscusso della grande borghesia mercantile bordolese a livello locale, tanto sul piano economico - dove la priorità dell'investimento commerciale non impedisce di collocarsi ai vertici della gerarchia della grande proprietà - che su quello politico e ideologico.

In effetti è opportuno interrogarsi sulla razionalità delle scelte degli imprenditori bordolesi all'indomani della sconfitta napoleonica. Il vino restò per tutto l'Ottocento il secondo o il terzo prodotto più importante per valore nelle esportazioni francesi⁴⁸. Specie per i vini di qualità, si trattava di un articolo con un mercato relativamente sicuro ed in espansione. Certo la quantità e la qualità del raccolto erano elementi largamente incontrollabili, tuttavia l'uno poteva compensare l'altro, ed in ogni caso sul medio periodo si poteva contare su un riequilibrio di una cattiva annata con una buona. Questo elemento di relativa sicurezza dell'investimento poteva già di per sé essere decisivo nell'orientare un negoziante verso questa branca, che permetteva anche, disponendo di sufficienti capitali, di speculare sull'incremento del valore di un vino col passare degli anni, al contrario di quanto avveniva con le derrate deperibili⁴⁹. Come allora stupirsi ancora della scelta "verso la terra" quando apprendiamo che il commercio dei vini era valutato negli anni Venti dell'Ottocento assai più redditizio di quello delle derrate coloniali dagli stessi operatori

mobiliari; nel 1911, tale percentuale passerà all'80%.

⁴⁵ GUILLAUME, 1965: 326, 331, 341-343: analisi delle successioni dell'anno 1873.

⁴⁶ Dodici su quindici tra i proprietari di almeno 15 ettari defunti tra il 1840 ed il 1854 erano negozianti: PAPY, 1965: 201.

⁴⁷ CROUZET, 1959: 79, per spiegare la mancata ripresa nell'Ottocento, richiama come la borghesia bordolese fosse largamente terriera, e come questo fattore non la spingesse verso gli affari industriali. L'osservazione è corretta, ma non implica necessariamente che questa borghesia fosse "timorosa".

⁴⁸ Medie decennali in BRAUDEL, 1970-1980: III.1, 344.

⁴⁹ La casa di Dumas e De Luze calcolava ad es. che i vini acquistati nel 1822 per 1.100 franchi e rivenduti nel gennaio 1825 a 1.900 (+ 74% in tre anni), avrebbero potuto essere venduti a fine anno a 3.000 franchi (+ 264% in quattro anni): HENNINGER, 1990: 102-103. Sulle oscillazioni annuali del commercio dei vini si possono vedere gli acquisti dei *courtiers* di vini «Tastet et Lawton» durante la Restaurazione, su cui cfr. KANDEL, 1989-1990: 90-103, 184bis-192.

bordolesi, e permetteva ad una casa di media grandezza dei profitti del 20, 40, perfino 60%?⁵⁰ Simili guadagni erano tali da attirare a Bordeaux operatori svizzeri e tedeschi, così come le derrate coloniali avevano provocato, un secolo prima, una immigrazione qualificata di negozianti europei. Non era certo di spirito imprenditoriale che mancavano questi negozianti: basta vedere con quale disdegno Alfred De Luze, svizzero legato ai Bethmann di Francoforte, immigrato a Bordeaux nel 1820, commenta l'attitudine del socio Edouard de Bethmann, contento di far fruttare i suoi capitali al 6% annuo, invece di coltivare "le désir fort naturel de faire une fortune, en donnant une extension convenable à ses affaires"⁵¹. E cosa di meglio per far fortuna del commercio di vini, definito liricamente dallo stesso De Luze come "un évêché gras, la terre promise pour un négociant"?⁵²

L'altro ramo tradizionale del commercio bordolese verso cui i negozianti rinnovarono i loro sforzi all'indomani della fine del regime napoleonico è costituito dalle derrate coloniali. A livello globale il commercio coloniale francese con le colonie aveva perso drasticamente di importanza, ed aveva cessato di alimentare importanti traffici di riesportazione, come evidenzia la seguente tabella 37. Al contempo, tuttavia, la tabella mostra come i tentativi di dare nuovo vigore agli scambi con le colonie dopo il 1815 non restassero completamente senza successo.

Tabella 37 - Commercio coloniale francese, 1787-1789, 1815-1821
(in milioni di franchi)

	1787	1788	1789	1815	1816	1817	1818	1819	1820	1821
importazioni	243	226	231	24	41	66	63	82	94	75
esportazioni	95	100	83	14	17	22	22	20	26	28
riesportazioni	142	160	162	0	0	0	3	5	4	4
% su commercio tot.	34.2	33	30.8	5.3	7.5	11	9.6	13	13	12.7

Fonte: MEIGNEN, 1980: 187.

Il commercio con le colonie francesi non esauriva inoltre i traffici di derrate coloniali, giacché tali prodotti potevano essere importati anche da colonie straniere o dai paesi indipendenti. Su un totale di 75,3 milioni di franchi importati a Bordeaux nel 1841, almeno 34 consistono in prodotti coloniali francesi e esteri, mentre le importazioni dalle colonie francesi non superano i 17 milioni

⁵⁰ HENNINGER, 1990: 102.

⁵¹ HENNINGER, 1990: 94.

⁵² HENNINGER, 1990: 111, lettera di A. De Luze del 1826. Di veda anche, sullo sviluppo preso dal commercio di vini nell'Ottocento, BUTEL & VOSS, 1990.

di franchi⁵³: un fattore, questo, che indica la capacità da parte dei negozianti bordellesi di cercare all'occorrenza altri mercati di approvvigionamento.

Bordeaux ha indubbiamente perso il ruolo di primo porto coloniale francese che deteneva prima della Rivoluzione⁵⁴ ed il valore generale dei suoi traffici portuali è sensibilmente diminuito⁵⁵. Tuttavia investire nei traffici coloniali, nella prima metà dell'Ottocento, non era necessariamente una scelta perdente, ed in ogni caso non era irrazionale comportamento di individui perdutamente attaccati al passato e incapaci di comprendere il presente. Se esaminiamo l'evoluzione delle importazioni francesi di zucchero di canna, vediamo come esse passino da 17 milioni di Kg. nel 1815, a 40 milioni nel 1820, a 56 milioni nel 1825, a 82 nel 1831, per poi stagnare nel decennio Trenta, e raggiungere nel 1845 i 100 milioni di Kg. A tale data, la produzione di zucchero di barbabietola francese è ancora a 35 milioni di Kg. Sarà l'effetto combinato di un violento terremoto alla Guadalupa nel 1843 e dell'abolizione della schiavitù nel 1848 a dare l'impulso decisivo alla barbabietola, la cui produzione supererà nel 1849 quella delle colonie⁵⁶. Il perdurare dello zucchero di canna attraverso tutta la prima metà dell'Ottocento, e la relativa importanza di Bordeaux nelle importazioni francesi del prodotto - 19 milioni di Kg. nel 1841 su un totale francese di 86⁵⁷ - consentì la sopravvivenza nel porto girondino di piccole e medie industrie di raffinazione, laddove altrove si andava delineando un processo di concentrazione. Nel 1845, Bordeaux conta 18 raffinerie con un giro d'affari di 24 milioni di franchi⁵⁸. Solo dalla metà del secolo non fu più possibile reggere alla concorrenza delle imprese degli altri porti, rinnovatisi tecnologicamente e meglio collegati alla capitale da un sistema di trasporti interno più efficiente: un elemento essenziale, questo, visto lo scarso ruolo che ormai riveste la riesportazione del prodotto sui mercati europei.

Manchiamo ancora, per questo periodo di relativo "ripiego" su attività regionali che interessa gli studiosi assai meno degli eclatanti successi del Settecento, di studi sui destini individuali del patrimonio di case commerciali. Bal-

⁵³ JOUANNET, 1837-1847: II, 405, 423, valori ufficiali. I due prodotti coloniali più importanti per valore erano l'indaco (13,1 milioni di franchi) e lo zucchero (11,4), seguiti dal caffè e dalla cocciniglia per circa 3 milioni ciascuno.

⁵⁴ Nel 1829, le navi entrate e uscite da Le Havre da e per le colonie francesi erano 292, contro le 223 di Bordeaux: JOINVILLE, 1914: 445.

⁵⁵ Se alla vigilia della Rivoluzione si potevano valutare importazioni ed esportazioni globalmente a circa 250 milioni di l.t, nel 1841 tale valore è di soli 141 milioni di franchi, benché occorra tener presente i diversi criteri delle statistiche per il calcolo dei valori: JOUANNET, 1837-1847: II, 406.

⁵⁶ Tutti i dati citati sono tratti da VILLENEUVE, 1960: 289, 299, 311.

⁵⁷ JOUANNET, 1837-1847: II, 421 e VILLENEUVE, 1960: 311.

⁵⁸ FIÉRAIN, 1980: 129-130.

guerrie-Stuttenberg, per la eccezionalità della sua figura, non può essere considerato rappresentativo. Tuttavia non sarà inopportuno ricordare che i suoi benefici netti nel 1824, un anno prima della sua morte, ammontavano a 1,25 milioni di franchi⁵⁹. Per un periodo di declino, di regionalizzazione, di incapacità di rinnovo, non c'è niente male.

Livorno

Anche per Livorno, come per Bordeaux, l'Ottocento sembra caratterizzato da una radicale regionalizzazione dell'economia locale, dovuta alla fine del commercio di deposito: avanzata già dai contemporanei⁶⁰, suffragata da pochi dati quantitativi erroneamente interpretati⁶¹, questa tesi è stata coralmemente ripresa dalla stragrande maggioranza degli studiosi fino ai giorni nostri⁶². L'interesse degli studiosi si è allora rivolto piuttosto agli investimenti labronici all'interno della Toscana, che sembrano sancire il ritiro di ingenti capitali dall'attività commerciale, a favore di quella finanziaria-speculativa che le banche, le miniere o le ferrovie potevano allora offrire.

Due contributi recenti invitano tuttavia ad una riconsiderazione del ruolo commerciale di Livorno nella prima metà dell'Ottocento. P. Herlihy, in uno studio sul commercio dei grani tra il Mar Nero e Livorno tra fine Settecento e Unità d'Italia, ha dimostrato come la visione "classica" della decadenza di Livorno dopo il periodo d'oro del sedicesimo e diciassettesimo secolo sia inadeguata almeno per quanto riguarda il settore cerealicolo⁶³. Da parte sua Lo Romer ha contestato la tesi di una spiccata regionalizzazione almeno nella prima metà dell'Ottocento, ed ha insistito in particolare sulla dinamicità dei negozianti livornesi, mostrando l'articolarsi di un tentativo egemonico all'interno della società locale ed il suo fallimento con il 1848⁶⁴.

I contemporanei non mancarono di rilevare le modifiche strutturali in atto, che sembravano condannare inesorabilmente al declino un porto di deposito come quello di Livorno. A dare pieno credito a tutte le testimonianze che

⁵⁹ JOINVILLE, 1914: 448.

⁶⁰ Il dibattito dei contemporanei è esposto in MORI, 1956: 20-21; BARUCHELLO, 1932: 588-591; e, criticamente, in LO ROMER, 1987: 22-32. Si veda anche il rapporto del gonfaloniere Sproni per il 1829, in cui si segnala l'accresciuta concorrenza di Trieste sul mercato lombardo e la decrescente funzione di Livorno come intermediario tra il Levante ed il Nord Europa: A.S.L., *Comunità*, f. 644, "Prospetto della Comunità di Livorno nei suoi rapporti amministrativi e politici dal 1 gennaio al 31 dicembre 1829", del 4 agosto 1830, cap. XVI: commercio.

⁶¹ Cfr. più oltre la dimostrazione di LO ROMER, 1987, della scorretta interpretazione dei dati sulle percentuali degli scambi livornesi con l'interno della Toscana.

⁶² BARUCHELLO, 1932: 565-566, 587-591; MORI, 1956: 20; COPPINI, 1993: 333-343.

⁶³ HERLIHY, 1976: 50-51.

⁶⁴ LO ROMER, 1987.

da metà Settecento proclamano la decadenza di Livorno e l'abbandono della piazza da parte dei suoi negozianti, tuttavia, sarebbe impossibile spiegare come i dati relativi al numero dei negozianti attivi sulla piazza e delle navi in entrata nel porto, lungi dall'approssimarsi allo zero, registrino al contrario un incremento rispetto all'*ancien régime*. Già nel decennio 1816-1825, ad esempio, il numero di navi di maggiore stazza (a vela quadra) entrate a Livorno con un carico è superiore del 58% a quello del decennio 1780-1789; la proporzione, tra esse, di quelle provenienti da oltre lo stretto di Gibilterra resta costante, attorno al terzo del totale⁶⁵. Anche l'articolato rapporto che Edoardo Mayer, il direttore della Banca di sconto di Livorno, fornì nel 1838 a Repetti per il suo *Dizionario geografico*, evidenzia chiaramente la funzione di grande emporio internazionale che Livorno rivestiva ancora alla fine degli anni Trenta⁶⁶. Il dato è suffragato anche da una disamina della composizione e del numero delle case mercantili attive a Livorno alla fine degli anni Trenta: su un totale di 293 case - un numero maggiore che a fine Settecento e nell'età napoleonica - 95 sono toscane, 100 israelite, 25 inglesi, 23 greche e 50 di altre nazioni⁶⁷. Il carattere internazionale si riflette anche nella gerarchia della fortuna: delle 24 case mercantili di Livorno che alla vigilia dell'Unità avevano capitali superiori a 1 milione di franchi, 6 sono toscane, 8 greche e 10 di altre nazioni⁶⁸.

Indubbiamente Livorno aveva notevolmente perso d'importanza in termini relativi rispetto agli altri porti europei e del Mediterraneo⁶⁹; ma ciò non impedisce che in alcuni campi i suoi traffici fossero in netta espansione⁷⁰. In un contesto europeo dominato fino ad almeno gli anni Sessanta dell'Ottocento da politiche tariffarie protezionistiche in materia cerealicola, il ruolo intermedio di porti di deposito restava in effetti estremamente importante. Specie con il sistema di dazi variabili a seconda dei prezzi dei cereali sul mercato,

⁶⁵ LO ROMER, 1987: 41.

⁶⁶ LO ROMER, 1987: 29.

⁶⁷ REPETTI, 1833-1846: 762. Di queste case, 85 erano società collettive, accomandite, o società anonime. L'incremento nel numero delle case mercantili è segnalato dallo stesso MORI, 1956: 21, che pur propende per una interpretazione negativa di questo periodo.

⁶⁸ LO ROMER, 1987: 71, che riporta i dati stimati nel 1858 da Luigi Torelli.

⁶⁹ Negli anni Trenta, Livorno è al decimo posto tra i porti Europei e, nel Mediterraneo, Genova, Marsiglia, Trieste e Napoli l'hanno ormai superata per l'importanza dei traffici: GABRIELE, 1972-74: 61, 67; LO ROMER, 1987: 261. Ancora a fine Settecento, nel Mediterraneo Livorno era seconda solo a Marsiglia: BARUCHELLO, 1932: 592. Sulla crescita di Genova a partire dalla Restaurazione, favorita dall'apertura del mercato piemontese, oltre che dalla ripresa delle relazioni con la Lombardia, cfr. DORIA, 1992: 104-105.

⁷⁰ E' evidente che l'accrescimento del volume dei traffici non implica necessariamente un incremento dei profitti. In un periodo di prezzi in ribasso - quale fu la prima metà dell'Ottocento sia per i prodotti agricoli che per i manufatti - i margini di profitto erano in effetti tendenzialmente al ribasso. Il commercio dei grani consentiva tuttavia guadagni elevati: LO ROMER, 1987: 60-61, 122.

adottato dalla più parte dei paesi europei, un porto sufficientemente attrezzato e vicino quale Livorno poteva esportare rapidamente dei grani ogniqualvolta la scarsità del raccolto interno rendesse vantaggiosa l'importazione nel paese deficitario. Proprio in questo settore Livorno si affermò nella Restaurazione come il principale deposito nel Mediterraneo⁷¹. Mentre nel passato la città aveva importato i cereali specialmente dal Nord Europa e dal Levante, nella prima metà dell'Ottocento emerse indiscusso il ruolo del Mar Nero, da dove nel periodo 1835/38 provenivano due terzi delle importazioni di grano a Livorno; il 45% dei grani spediti da Odessa nel 1838 era diretto a Livorno⁷². Se si confrontano le quantità relative agli anni Trenta dell'Ottocento con i pochi dati a nostra disposizione per il Settecento, non si può non riconoscere un impressionante aumento. Tra il 1782 e 1783, anni in cui le importazioni di Livorno furono particolarmente rilevanti a causa della Guerra d'Indipendenza Americana che aveva deviato una parte dei traffici marsigliesi su Livorno come pure a ragione di un raccolto toscano deficitario, e il 1835-1838, le quantità di grano importate annualmente a Livorno triplicarono, raggiungendo la media di 1,4 milioni di sacche. Nel 1853 e 1854 si superarono i due milioni di sacche⁷³, benché di lì a poco la Guerra di Crimea ridusse temporaneamente - ma in maniera drastica - l'importazione dei cereali russi⁷⁴.

Indubbiamente Livorno era favorita sia dalle politiche doganali toscane - abolizione di ogni dazio sul grano in deposito (1834) e su quello importato nel Gran Ducato (1847) - che dai tentativi dei Savoia di favorire la propria marina: traducendosi in dazi gravanti sui grani importati a Genova su navi non sarde, essi favorirono la scelta del porto labronico da parte delle navi straniere⁷⁵.

Una parte consistente dei grani importati - il 52% per il periodo 1835-1839⁷⁶ - serviva a coprire l'accresciuta domanda del Granducato, divenuto a partire dall'età napoleonica deficitario nella sua produzione cerealicola. Verso il 1850 a Livorno si rilevava che, con la svolta liberista compiuta da un numero crescente di paesi europei, con l'avvento della navigazione a vapore e con l'accelerazione delle comunicazioni venivano meno quei fattori che avevano reso necessaria l'intermediazione di un porto di deposito cerealicolo. Benché le

⁷¹ LO ROMER, 1987: 32-43.

⁷² HERLIHY, 1976: 52-53. Secondo REPETTI, 1833-1846: 762-764, il valore medio dei cereali importati a Livorno nel 1836-1837 fu di 15,7 milioni di lire toscane, su un totale di circa 96 milioni di importazioni annue; le importazioni di derrate coloniali figuravano per 7,6 milioni.

⁷³ FILIPPINI, 1978: 524 e 566, e HERLIHY, 1976: 53, 60-61. 1 sacco toscano è pari a 0.73 hl (Herlihy fornisce l'equivalenza di 0.66, ma i suoi dati sono comunque forniti in sacche).

⁷⁴ GABRIELE, 1972-74: 61-62.

⁷⁵ HERLIHY, 1976: 53-54.

⁷⁶ HERLIHY, 1976: 57, 60-61.

quantità di grani importate a Livorno restassero notevoli, esse saranno in effetti sempre più dirette al mercato interno che alla riesportazione verso l'Europa. Anche dopo l'Unità, le importazioni cerealicole italiane dal Mar Nero furono in costante crescita⁷⁷.

Tuttavia non erano solo i cereali ad alimentare i traffici internazionali di Livorno. Una corretta lettura dei dati presentati negli anni Trenta da Serristori e Bowring rivela che le importazioni di Livorno nel 1835 ammontavano a 14,8 milioni di pezze, e le sue esportazioni a 8,1 milioni. La parte di prodotti toscani importata a Livorno per essere esportata ammonta a 3,4 milioni di pezze, cioè incide per il 42% sulla cifra totale delle esportazioni labroniche; il che significa che le riesportazioni di prodotti importati e messi in deposito rappresenta ancora il 58% delle esportazioni⁷⁸: la funzione primaria di Livorno resta ancora in questi anni il commercio di deposito. Possiamo tuttavia aggiungere che se i prodotti importati via mare ammontavano a 11,4 milioni di pezze e le esportazioni a 8,1 di cui 3,4 di prodotti toscani, 6,7 milioni di importazioni erano destinate al consumo toscano o alla riesportazione via terra (60%)⁷⁹, il che dimostra anche l'importanza di Livorno a livello regionale.

Accanto alle attività commerciali, specie a partire dagli anni Trenta gli operatori locali sembrano impegnare in misura crescente i propri capitali in diverse imprese sul territorio toscano⁸⁰. Mirella Scardozzi ha rilevato investimenti livornesi in diverse società in accomandita fiorentine⁸¹, ma è soprattutto nella forma di società per azioni che ritroviamo consistenti capitali labronici, in particolare nel settore bancario ed in quello ferroviario⁸².

⁷⁷ HERLIHY, 1976: 66-68.

⁷⁸ I dati in SERRISTORI, 1837: 74; BOWRING, 1838: 21. Da Bowring, MORI, 1956: 20 e sulla sua scia numerosi altri (ultimamente ancora COPPINI, 1993: 341) hanno interpretato i 3,4 milioni di "mercanzie in deposito per l'esportazione" come se si trattasse delle importazioni di Livorno destinate alle riesportazione, e come se le restanti importazioni fossero dunque destinate al mercato toscano: solo il 23% delle importazioni livornesi alimenterebbe dunque le riesportazioni. Basta un'occhiata alla tipologia di queste merci per rendersi conto che si trattava invece di merci toscane: olio, acido borico, corallo lavorato, cappelli di paglia, etc. E' LO ROMER, 1987: 26-29 a rendersi conto della svista e a ricalcolare le percentuali. L'infelice formulazione di Bowring è dovuta al fatto che Livorno si trovava all'esterno della linea doganale toscana, e come tale si poteva parlare di "riesportazione" per i prodotti toscani importati non destinati al consumo locale.

⁷⁹ Le esportazioni indicate da Bowring sono suddivise a seconda della destinazione, dove non figura la voce "Toscana". Sembra pertanto legittimo calcolare per difetto la parte delle importazioni destinate al consumo toscano e al mercato italiano - giacché è probabile che la voce "Europa del Nord, Francia e Italia" nella statistica non comprenda che il commercio marittimo.

⁸⁰ BADALONI, 1959: 121; RONCHI, 1959-1960: 277; MILLER, 1978: 846; SCARDOZZI, 1992: 28.

⁸¹ SCARDOZZI, 1991: 463, 468, 471-172.

⁸² COPPINI, 1986: 298, 317-318 rileva la crescente integrazione dei capitali mercantili labronici e delle ricchezze fondiarie di una parte della aristocrazia toscana verso metà Ottocento,

Già una parte del capitale azionario della Banca di Sconto di Firenze, ristrutturata su basi private nel 1826, era stato acquistato da livornesi⁸³. Fu tuttavia soprattutto la Banca di sconto di Livorno a raccogliere la massima adesione dei capitalisti locali: nel primo giorno in cui furono messe in vendita le azioni, se ne piazzarono 3.362 al posto delle 2.000 previste. Dei 239 azionisti, i 193 livornesi (81%) detenevano il 60% del capitale⁸⁴.

La costruzione ferroviaria, lasciata dalle autorità toscane alla iniziativa finanziaria privata, sembra aver attirato i capitali labronici più per i profitti speculativi che essa sembrava garantire che per il vantaggio commerciale che poteva derivare dalla nuova infrastruttura⁸⁵.

A partire dalla metà dell'Ottocento, anche le attività di tipo industriale, e quella navale e cantieristica in particolare conobbero un certo incremento a Livorno⁸⁶. Nel complesso il quadro è quello di una economia in trasformazione, ma in cui nella prima parte del secolo predominano ancora nettamente gli interessi mercantili di un porto internazionale di deposito.

e fornisce qualche esempio; tutti gli altri contributi di questo studioso ribadiscono la tesi di una amalgama di questi due elementi come caratteristica dell'Ottocento toscano, tesi ripresa da BARSANTI, 1989: 505, o da BERTINI, 1989b.

⁸³ COPPINI, 1989: 613-615.

⁸⁴ RICCIARDIELLO, 1991: 26-28. Consistente l'apporto di capitali stranieri: 14% da Ginevra, e circa il 5% ciascuno da Milano, Parigi e Firenze.

⁸⁵ LO ROMER, 1987: 160-164; BARUCHELLO, 1932: 595-596. Gli operatori livornesi investirono su tutti i tracciati toscani; per una esaustiva disamina della costruzione ferroviaria nella Toscana preunitaria cfr. GIUNTINI, 1991.

⁸⁶ MORI, 1956: 21-23; BARUCHELLO, 1932: 614-620; CIANO, 1971: 57-59. Un impulso decisivo alle attività industriali venne dall'abolizione del porto franco nel 1868. Secondo CONTI & FANFANI, 1988: 11-14, non si trattò tuttavia di una riconversione dal commercio all'industria, ma di uno sviluppo esogeno, alimentato sia dalla svolta protezionista degli anni Ottanta, sia dalle commesse statali al Cantiere Orlando. Quest'ultimo e le crescenti importazioni di carbone sono valutati da MORI, 1956: 25-26, come i due elementi fondamentali dell'economia di Livorno a fine secolo.

EPILOGO

Siamo così giunti al termine di questa indagine, nella quale abbiamo cercato di ricostruire le attività dei negozianti di tre città portuali in età napoleonica. Il periodo esaminato si configura come un'epoca di guerra caratterizzata da una serie di provvedimenti proibitivi in materia commerciale e da una precisa volontà politica di farli applicare con determinazione. In tale contesto solo un'estrema "elasticità", una grande duttilità davanti alle circostanze poteva permettere ai negozianti di elaborare dei modi per continuare la loro attività, adeguandola alle mutate condizioni dei mercati e delle correnti di traffico. La medesima capacità di adattamento sarà loro utile, ad avvenuta Restaurazione, per continuare la loro attività in un mutato contesto di scambi internazionali.

L'analisi ha permesso di mettere in luce le carenze del regime e dell'amministrazione napoleonica a livello esecutivo, e di constatare la sua sostanziale impossibilità a far applicare sul medio periodo dei provvedimenti in materia commerciale che a tutti i livelli stentavano a incontrare consenso. Su tali "falle" del regime, una parte dei negozianti seppe inserirsi, sfruttando il tessuto internazionale di relazioni che era loro proprio per aggirare gli ostacoli posti alle loro transazioni. D'altra parte, nelle città a spiccato carattere mercantile le istituzioni napoleoniche dovevano appoggiarsi almeno a livello municipale sui negozianti, che costituivano una parte significativa e talora preponderante del notabilato locale: occasione ulteriore, per il negozio, di difendere i propri interessi e cercare di boicottare quegli ingranaggi amministrativi che potevano danneggiarli.

Diversi punti meriterebbero un'ulteriore indagine specifica, in particolare i circuiti di credito che in quest'epoca facevano ancora capo ai negozianti-banchieri delle capitali e dei principali centri commerciali europei. Se il caso di Amburgo ha permesso qualche osservazione sulla circolazione di tratte tra la Gran Bretagna ed il continente, il tema resta praticamente inesplorato, anche per la difficoltà di reperire fonti adeguate. Uno spoglio sistematico degli archivi notarili potrebbe fornire probabilmente dati interessanti in questo senso.

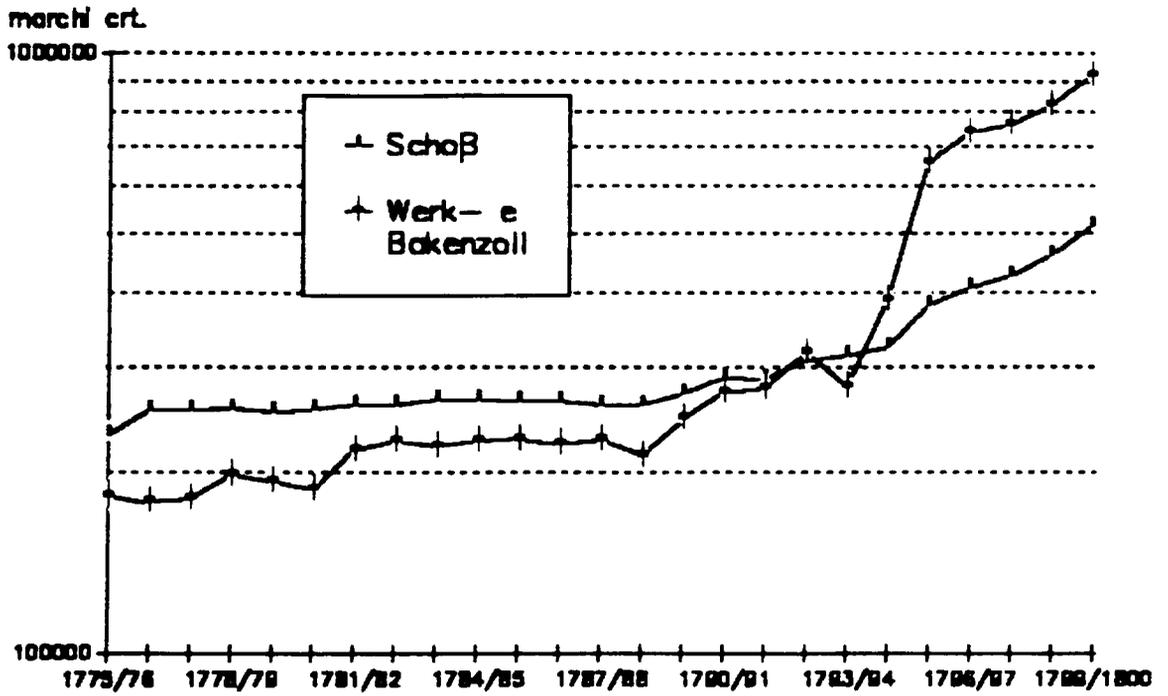
Sulla base dell'analisi svolta, la disamina del notarile per il periodo qui considerato e per gli anni successivi permetterebbe inoltre di ricostruire con assai maggiore dovizia di informazioni dei percorsi individuali che in questa ricerca sono stati appena abbozzati. Al di là della particolare congiuntura bellica degli anni del blocco continentale, tutto un terreno di ricerche sul negozio e sulla circolazione dei capitali nella prima metà dell'Ottocento attende ancora in gran parte di essere esplorato.

GRAFICI

INDICE DEI GRAFICI

Grafico nº1	Proventi del <i>Schoß</i> e daziari a Amburgo, 1775-1800	408
Grafico nº2	Importazioni ed esportazioni americane, 1790-1815	409
Grafico nº3	Commercio francese con gli Stati Uniti d'America, 1787-1790, anno II-1806	410
Grafico nº4	Commercio estero americano, 1803-1815 (importazioni, esportazioni e riesportazioni)	411
Grafico nº5	Spostamento dei traffici di Amburgo, 1788-1803	412
Grafico nº6	Valore delle esportazioni dagli Stati Uniti verso le tre città anseatiche, ottobre 1790-ottobre 1816	413
Grafico nº7	Navi entrate nel porto di Amburgo in provenienza dagli Stati Uniti, 1780-1808	414
Grafico nº8	Capitali di Jean de Chapeaurouge, Amburgo 1792-1827	415
Grafico nº9	Guadagni lordi di John Parish, Amburgo 1790-1796	416
Grafico nº10	Capitale commerciale della casa Parish, Amburgo 1773-1804	417
Grafico nº11	Andamento commerciale della casa «Voght & Sieveking», Amburgo 1780-1808	418
Grafico nº12	Profitti della ditta «De Chapeaurouge», Amburgo 1795-1811	419
Grafico nº13	Capitale della ditta «Justus», Amburgo, 1785-1812	420
Grafico nº14	Differenze nelle fonti: navi entrate nel porto di Livorno, 1796-1813 (secondo Repetti e le fonti della Sanità)	421
Grafico nº15	Differenze nelle fonti: imbarcazioni entrate nel porto di Livorno, 1785-1816 (secondo Repetti e il Governatore di Livorno)	422
Grafico nº16	Navi entrate a Livorno, 1796-1797	423
Grafico nº17	Navi entrate a Livorno, 1799-1802	424
Grafico nº18	Permessi americani concessi e ritirati a Bordeaux, luglio 1810-dicembre 1811	425
Grafico nº19	Permessi americani concessi e ritirati a Bordeaux, 1812-1813	426
Grafico nº20	Arrivi di imbarcazioni da Tönning a Amburgo nel 1807	427
Grafico nº21	Commercio estero russo, 1798-1816	428
Grafico nº22	Passaporti rilasciati ai negozianti bordolesi, 1806-1814 (lacunoso)	429

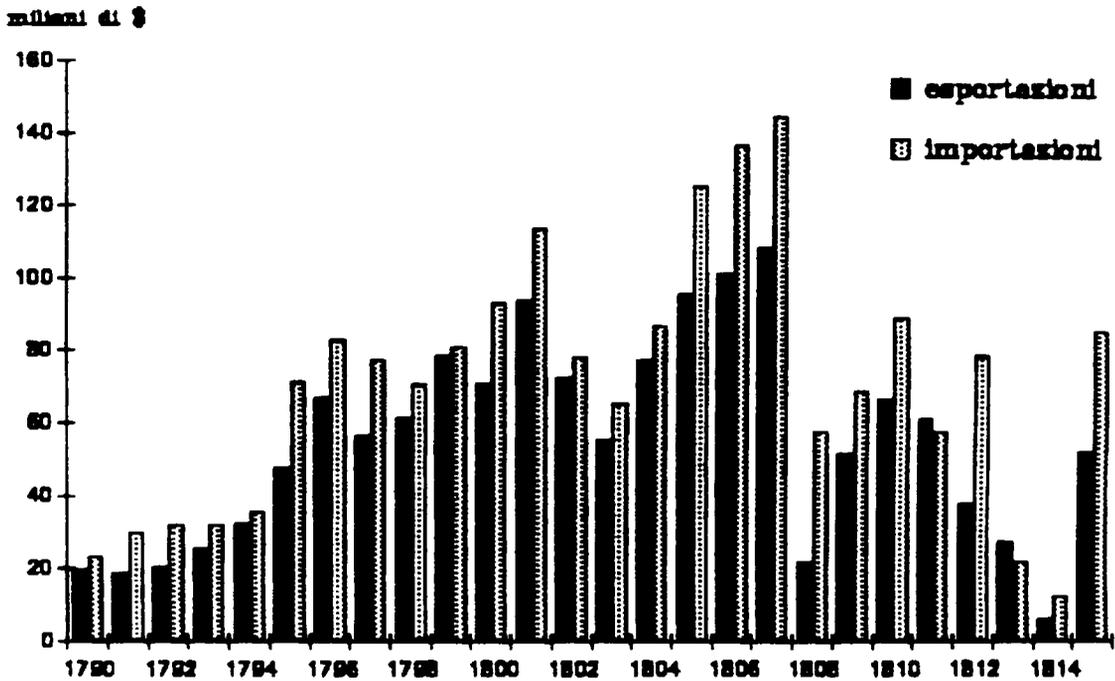
GRAFICO N°1

PROVENTI DEL *SCHOß* E DAZIARI A AMBURGO, 1775-1800

Fonte: EHRENBERG, 1905: 148

GRAFICO N°2

IMPORTAZIONI ED ESPORTAZIONI AMERICANE, 1790-1815

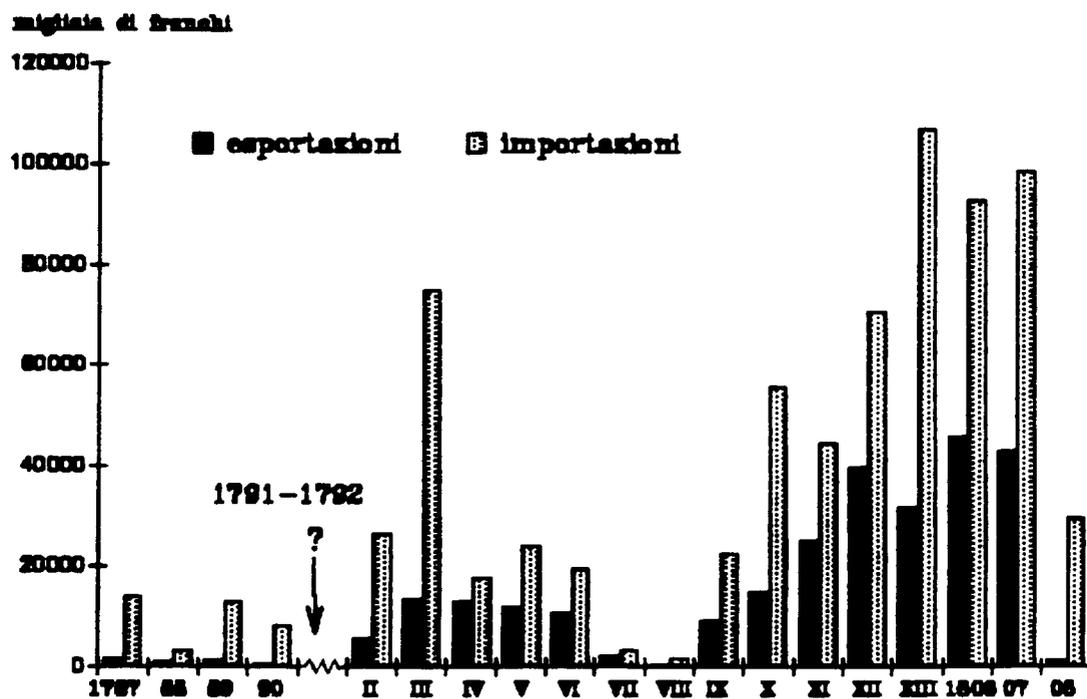


N.B.: L'anno indicato si riferisce al periodo dall'ottobre dell'anno precedente all'ottobre dell'anno indicato (es: 1790 = ottobre 1789-ottobre 1790)

Fonte: ADAMS, 1980: 736-737.

GRAFICO N°3

COMMERCIO FRANCESE CON GLI STATI UNITI D'AMERICA, 1787-1790, ANNO II-1806

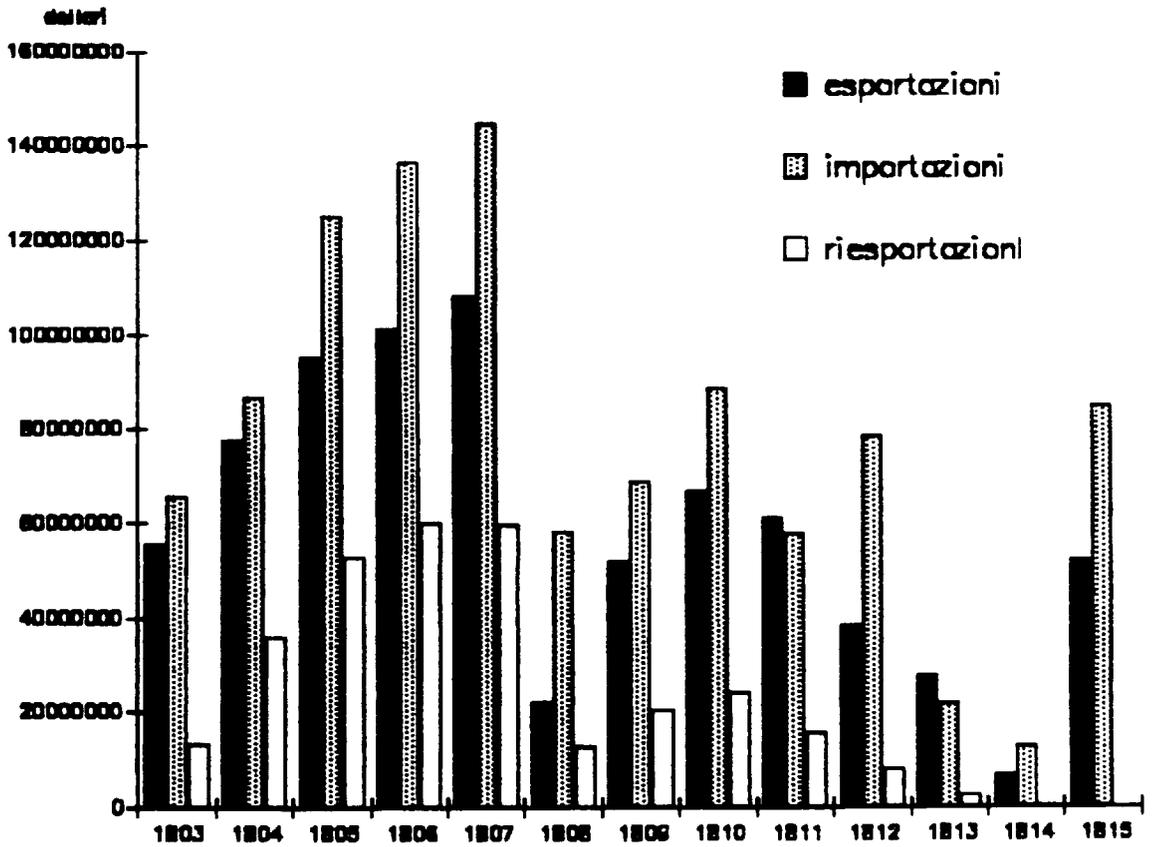


N.B.: I dati del 1806 includono anche i valori dell'anno XIV (23 settembre - 31 dicembre 1805)

Fonte: VAUTHIER, 1913: 96-98

GRAFICO N°4

COMMERCIO ESTERO AMERICANO, 1803-1815
(IMPORTAZIONI, ESPORTAZIONI E RIESPORTAZIONI)

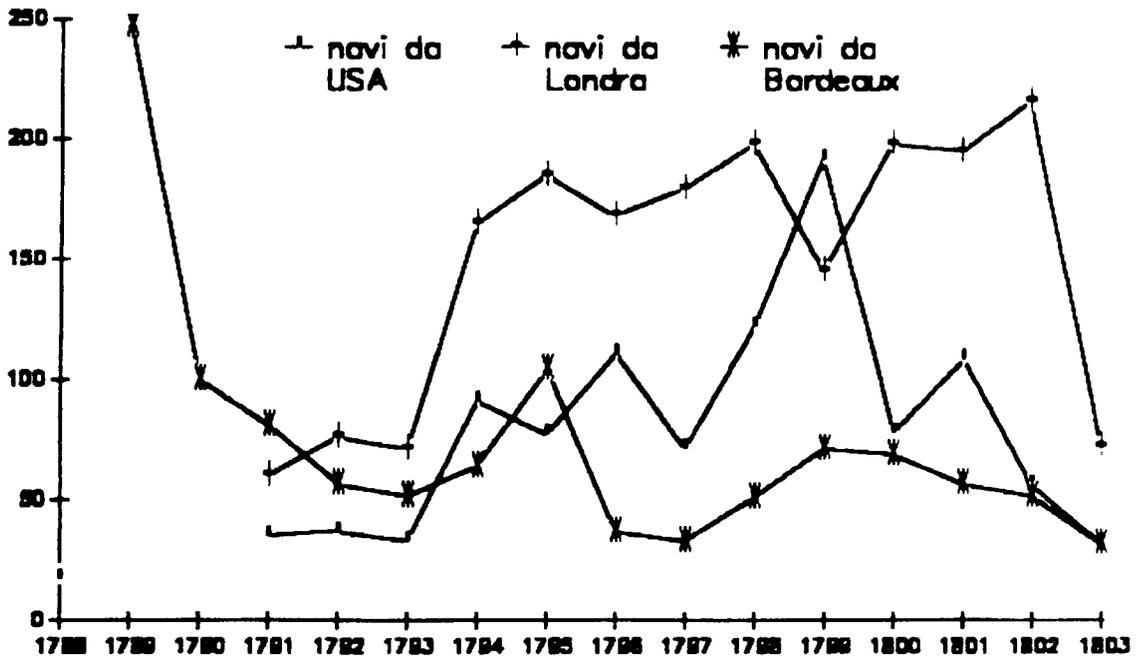


N.B.: L'anno indicato si riferisce al periodo dall'ottobre dell'anno precedente all'ottobre dell'anno indicato (es: 1803 = ottobre 1802-ottobre 1803)

Fonte: ADAMS, 1980: 736-737; KUTZ, 1986: 260-263

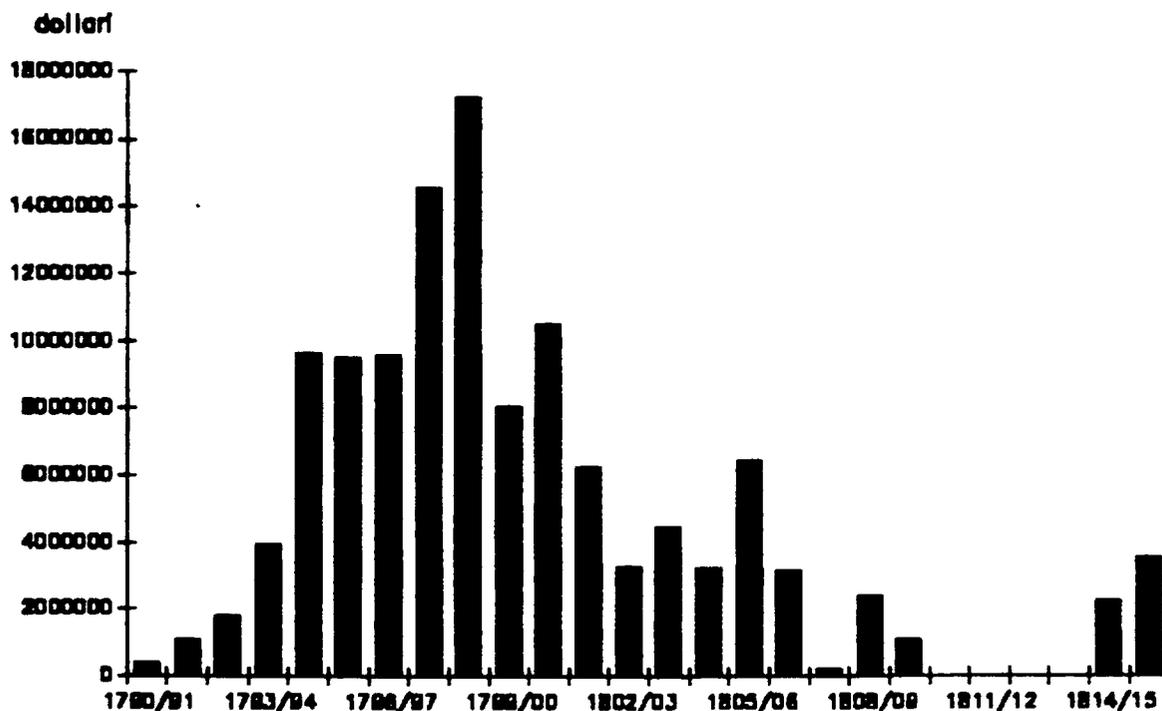
GRAFICO N°5

SPOSTAMENTO DEI TRAFFICI DI AMBURGO, 1788-1803



Fonte: per il numero delle navi dagli Stati Uniti: BAASCH, 1892: 67-68, 82, 85. Per il numero di navi da Londra e da Bordeaux: HUHN, 1952: 88, 215-216; per il 1801: BUTEL, 1967b: 101; per il 1802: ODDY, 1805: 419-420; per il 1803: SCHUMANN, 1805-1806: I, 186-189.

GRAFICO N°6

VALORE DELLE ESPORTAZIONI DAGLI STATI UNITI VERSO LE TRE CITTA ANSEATICHE,
OTTOBRE 1790 - OTTOBRE 1816

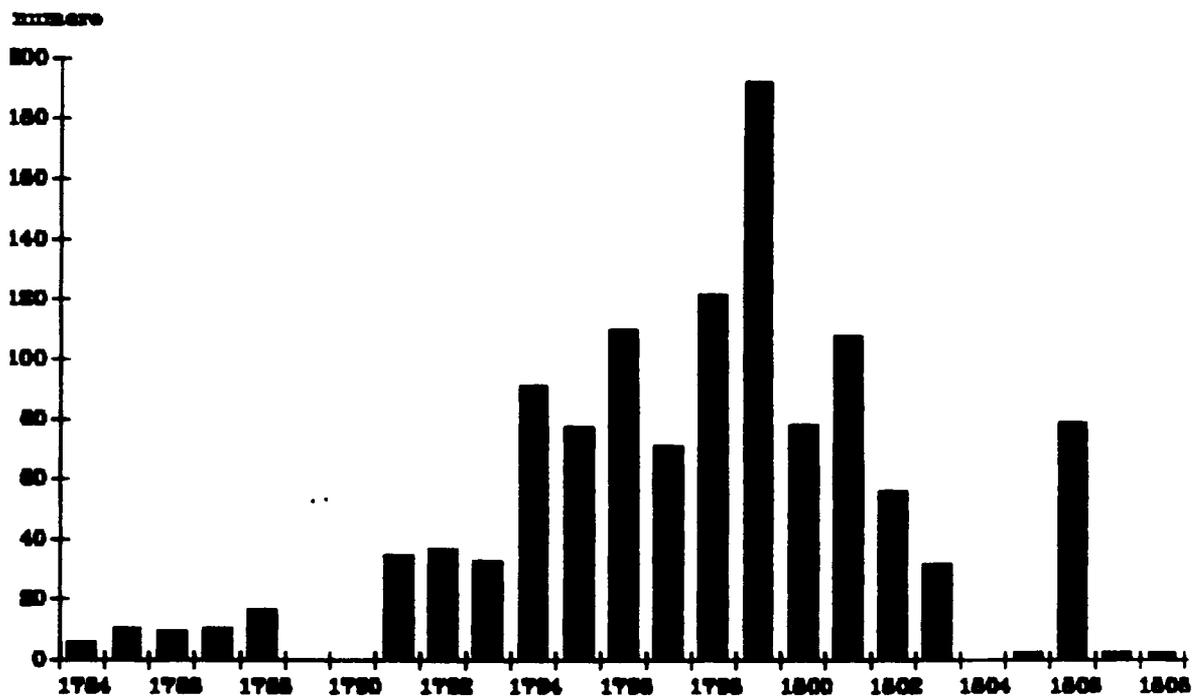
N.B.: L'anno indicato si riferisce al periodo dall'ottobre dell'anno precedente all'ottobre dell'anno indicato (es: 1791 = ottobre 1790-ottobre 1791). KUTZ, 1986 riporta i dati sotto la rubrica "Germania" (la Prussia costituisce voce a parte)

N.B.: Trattandosi di destinazioni desunte da fonti americane al momento della partenza delle navi, esse indicano la destinazione prevista e non tengono conto degli eventuali mutamenti di destinazione imposti dalle circostanze belliche, in particolare ad es. in occasione del blocco inglese di Elba, Weser e Trave del 1803-1805 (cfr. KÖPPEN, 1973: 136).

Fonte: BAASCH, 1892: 69, 87; KÖPPEN, 1973: 136; KUTZ, 1986: 259-263

GRAFICO N°7

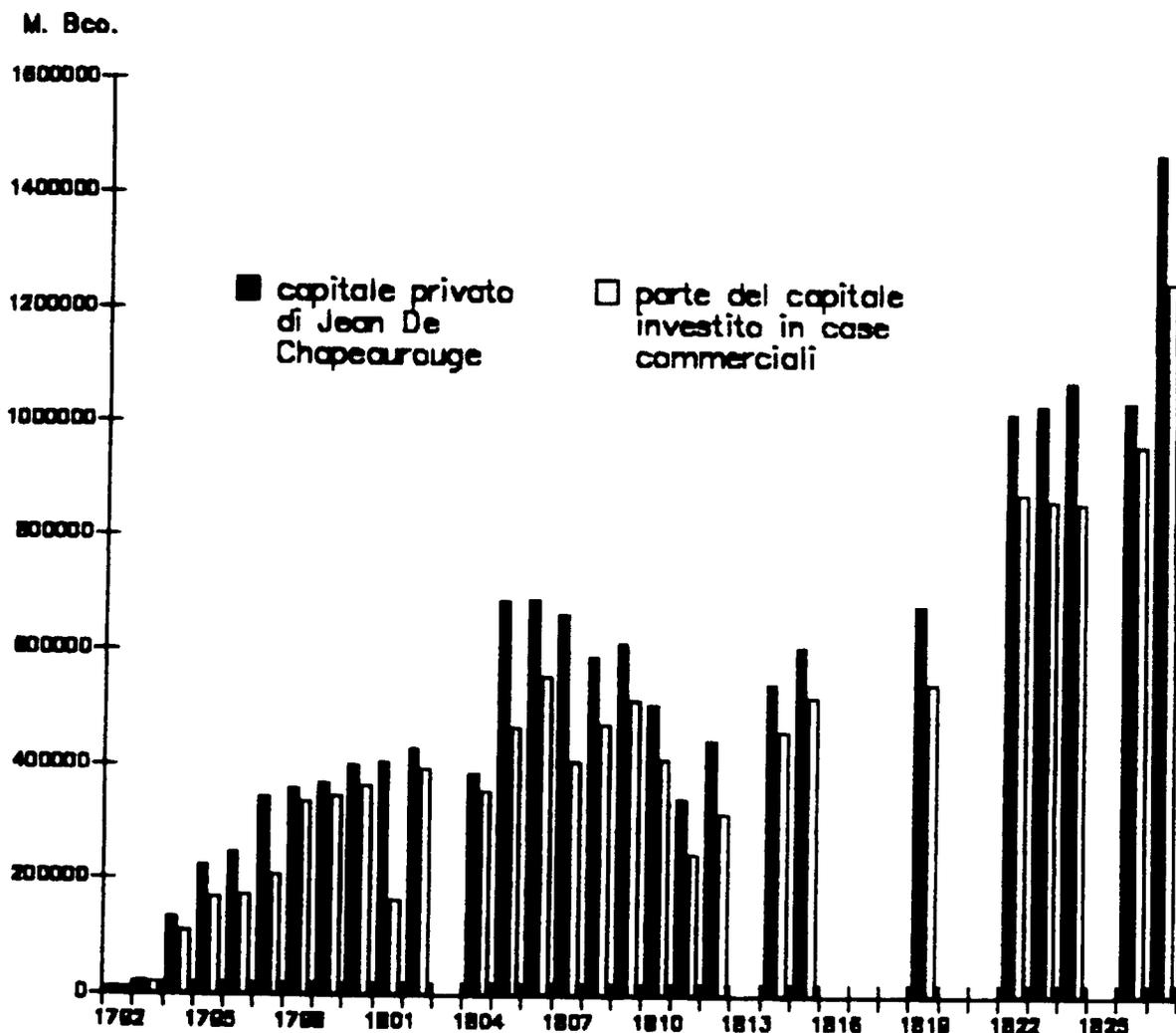
NAVI ENTRATE NEL PORTO DI AMBURGO IN PROVENIENZA DAGLI STATI UNITI, 1780-1808



Fonte: BAASCH, 1892: 67-68.

GRAFICO N°8

CAPITALI DI JEAN DE CHAPEAUROUGE, AMBURGO 1792-1827

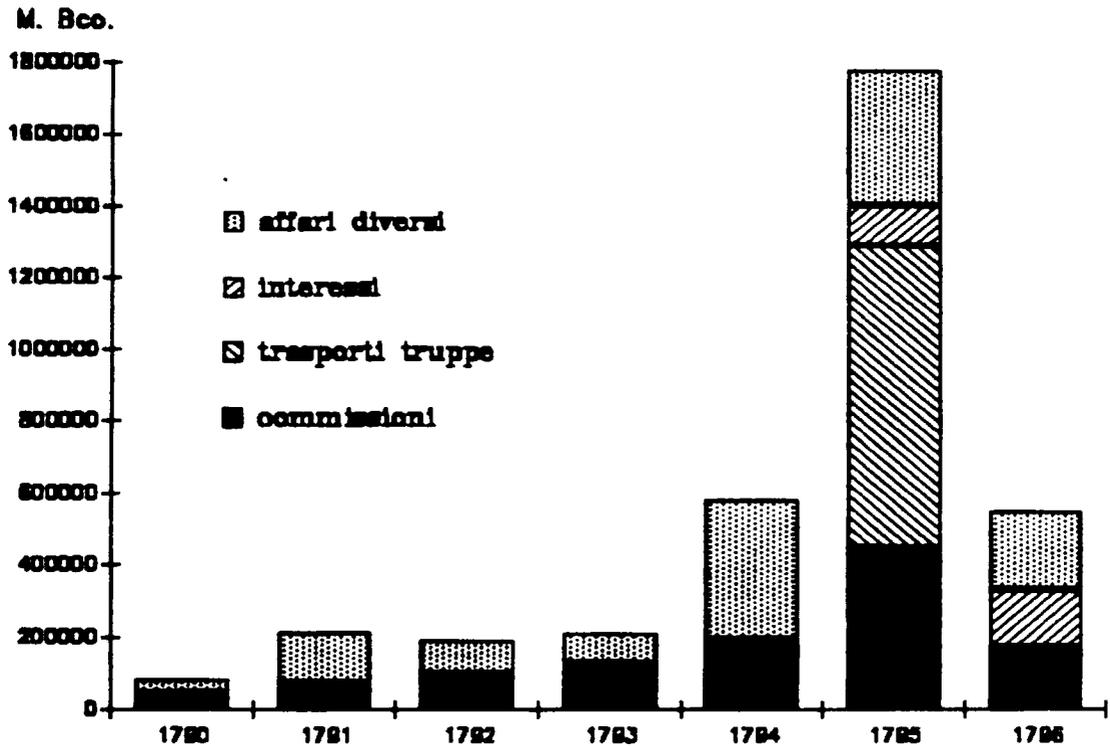


Jean de Chapeaurouge nasce nel 1770 a Amburgo, dove il padre Jacques (Ginevra 1744-1805) era immigrato nel 1764 e si era messo in proprio nel 1788. Jean lavora dal 1791 al 1798 presso la casa «Urquillu», tuttavia è interessato per 1/8 del capitale totale alla casa commerciale paterna. Nel 1794 il capitale di Jean si accresce grazie alla dote di 58.096 M. Bco. della moglie Dorothea Elisabeth Glashoff di Lubecca ed al dono paterno di 30.000 M. Bco. Dal 1.1.1799 Jacques cede la ditta ai figli Jean e Corneille Guillaume ed ai due generi (ragione sociale "De Chapeaurouge & Co."). Alla morte di Jacques, Corneille Guillaume si trasferisce a Ginevra, il cognato Doumerc a Parigi; l'altro cognato, Boué, si era ritirato già nel 1799 in seguito alla separazione dalla moglie. Jean, che ha ereditato dal padre circa 280.000 marchi banco, associa allora due cugini alla ditta. Nel 1813 la società si scioglie. I due cugini la ricostituiranno già un anno dopo.

Fonte: BÖHME, 1968: 69-70; SIEVEKING, 1912: 112-116.

GRAFICO N°9

GUADAGNI LORDI DI JOHN PARISH, AMBURGO 1790-1796



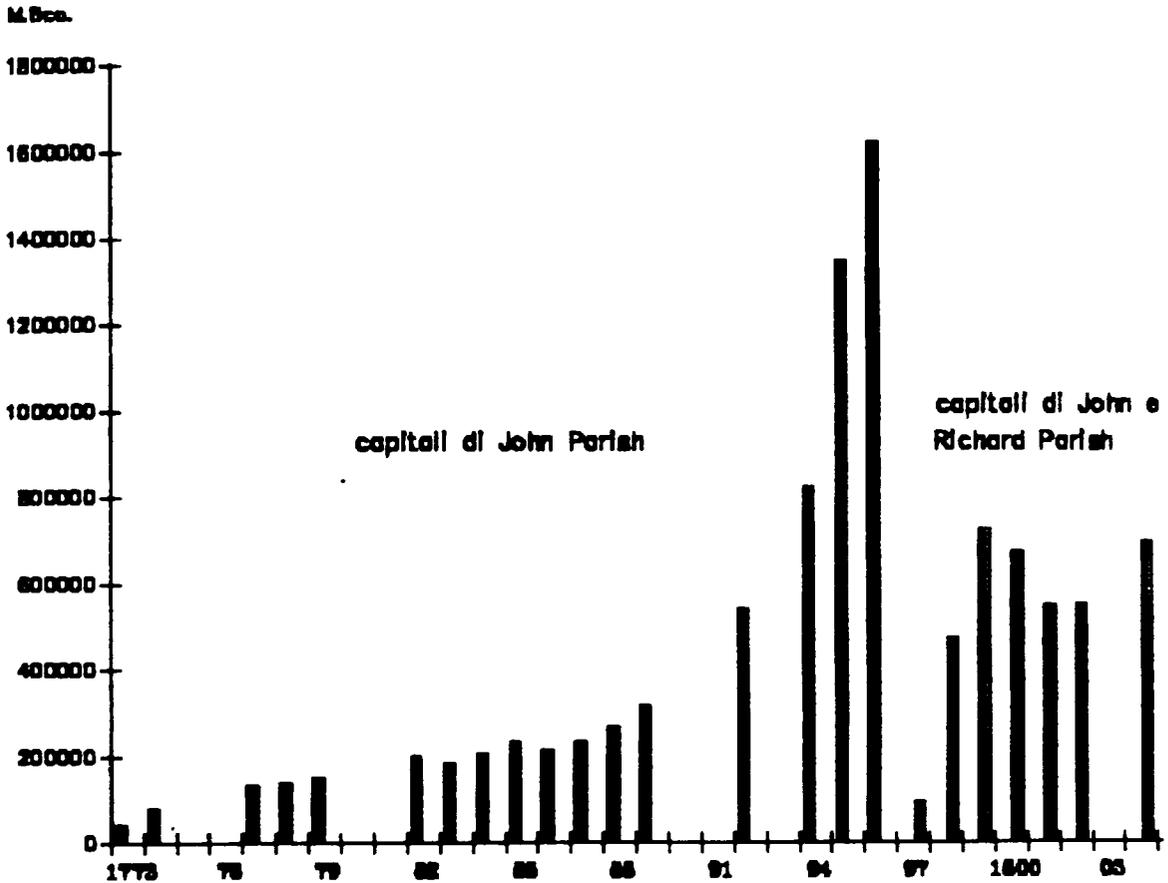
La ripartizione dettagliata delle entrate è indicata solo per il 1795 e 1796, altrimenti la distinzione è solo tra profitti di commissione e altro.

I profitti indicati sono lordi, cioè non sono ancora state dedotte le perdite e le spese. Su un totale complessivo di entrate lorde per il periodo 1790-96 pari a 3.594.300 marchi banco, si registrano perdite per 1.450.000, e spese per circa 420.000 marchi. L'incremento del capitale commerciale di John Parish nel medesimo periodo è pari a 1.758.000 marchi.

I guadagni lordi di John (figlio) e Richard Parish per il periodo 1797-1801 ammontano complessivamente a 1.372.900 marchi banco, ma proporzionalmente le perdite e le spese incisero maggiormente, riducendo il profitto netto.

GRAFICO N°10

CAPITALE COMMERCIALE DELLA CASA PARISH, AMBURGO 1773-1804

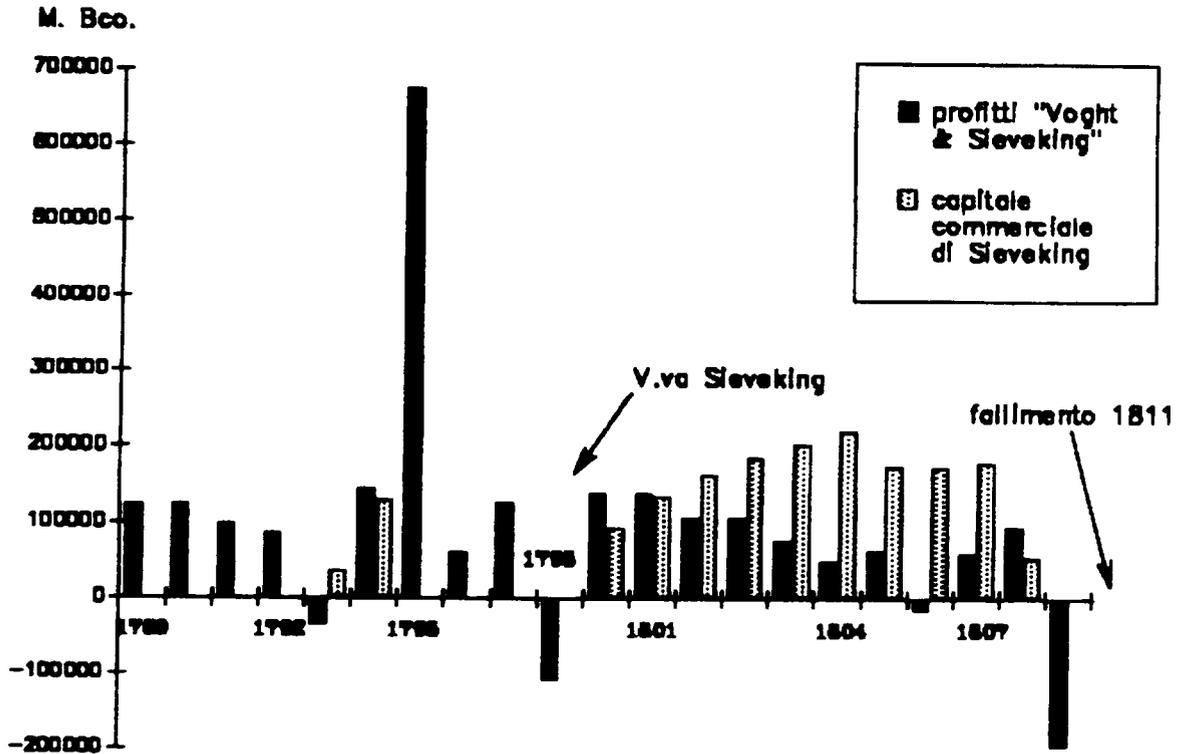


John Parish (1742-1829), figlio di un capitano di nave scozzese che si era trasferito a Amburgo nel 1756, si era messo in proprio come fornitore di navi nel 1763, con un capitale di partenza di 4.000 marchi banco. Dal 1774 è negoziante in proprio, con un capitale di partenza di 46.000 marchi. Nel 1797 cedette la direzione della casa commerciale ai due figli John e Richard (*J. Parish & co.*), ciascuno dei quali ricevette come capitale commerciale di partenza 50.000 marchi, in acconto sull'eredità paterna. John (padre) lasciò a interesse 300.000 marchi di capitale nella ditta. Dal 1805 mancano indicazioni precise sull'andamento degli affari. Nel 1815, tuttavia, John Parish padre valutava il capitale della casa commerciale a 1.500.000 marchi banco.

Il capitale di questo grafico è quello individuale (di John padre, e dal 1797 dei due figli), e non comprende dunque le parti degli altri soci.

GRAFICO N°11

ANDAMENTO COMMERCIALE DELLA CASA «VOGHT & SIEVEKING», AMBURGO 1780-1808



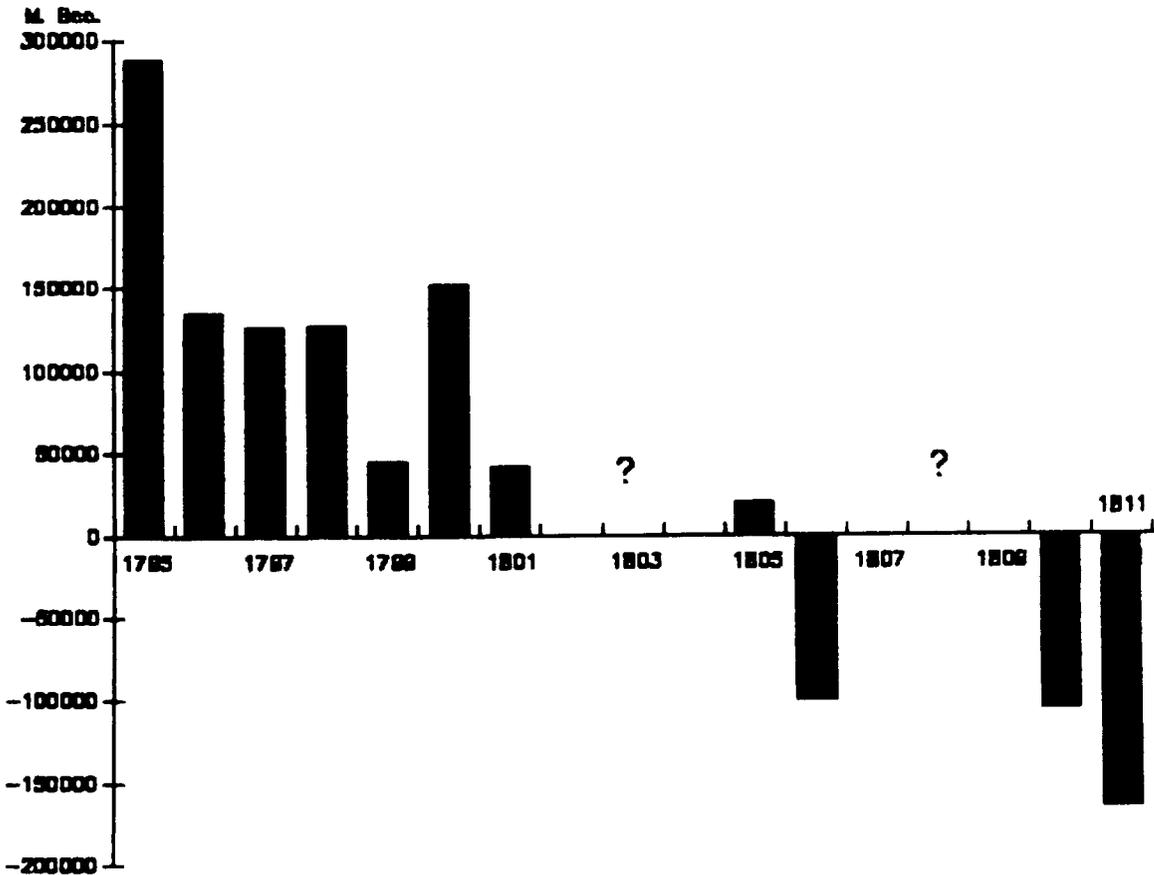
La ragione sociale "Voght & Sieveking" fu fondata nel 1788; il 30 giugno 1793 Caspar Voght si ritirò parzialmente dagli affari, riservandosi peraltro il proficuo settore dei traffici con gli Stati Uniti. La ditta assunse allora la ragione sociale "Sieveking & Co.". Georg Heinrich Sieveking morì nel 1799, gli altri soci continuarono a gestire gli affari. La vedova di Sieveking restò cointeressata al 50% del capitale sociale. Col 1 gennaio 1810 subentrò alla direzione della casa commerciale il figlio primogenito di Sieveking, Johannes Heinrich, che non poté evitare la dichiarazione di fallimento nell'aprile 1811.

N.B.: i profitti per i bienni 1789-90, 1799-1800 e 1801-02 sono stati dimezzati in modo da ottenere una cifra annua; il dato relativo al 1792 include anche il primo semestre 1793, mentre quello del 1793 è relativo al solo secondo semestre.

Fonte: SIEVEKING, 1912; BÖHME, 1968: 72.

GRAFICO N°12

PROFITTI DELLA DITTA «DE CHAPEAUROUGE», AMBURGO 1795-1811

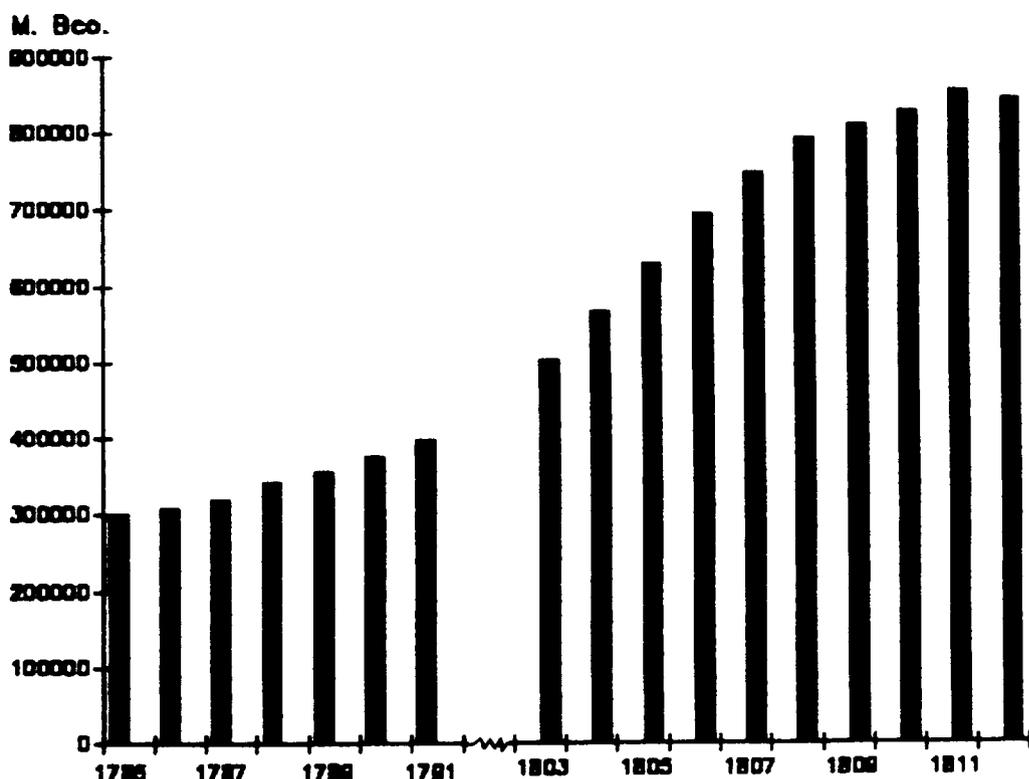


Jacques De Chapeaurouge (Ginevra 1744 - Amburgo 1805) cedette dal 1 gennaio 1799 la conduzione della ditta commerciale da lui gestita ai figli Jean e Corneille Guillaume ed ai generi Doumerc e Boué (quest'ultimo uscirà dalla ditta già nell'estate 1799 in seguito alla separazione dalla moglie), sotto la ragione di «De Chapeaurouge & Co.».

Fonte: SIEVEKING, 1912: 112-116.

GRAFICO N°13

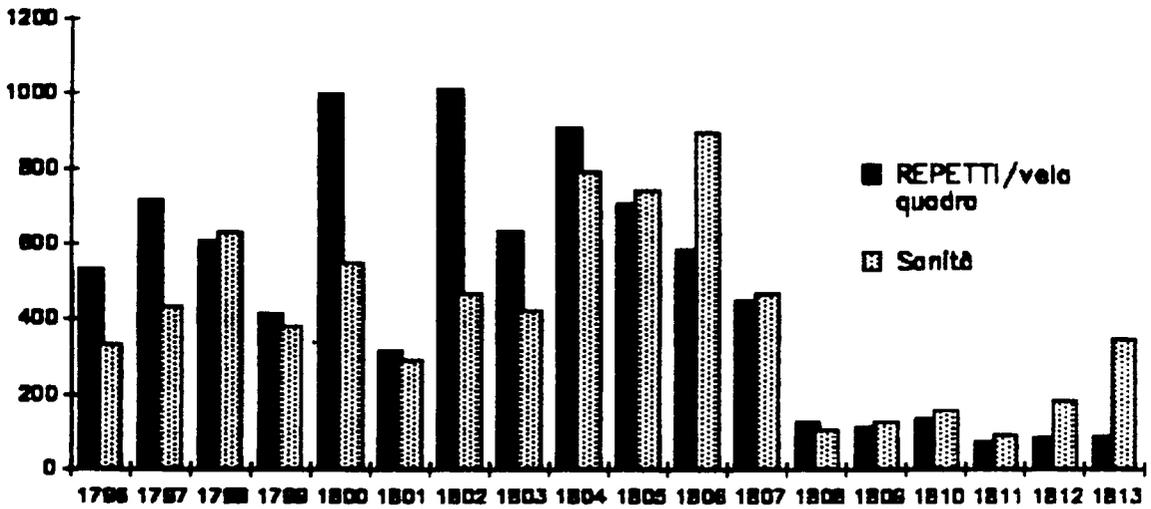
CAPITALE DELLA DITTA «JUSTUS», AMBURGO, 1785-1812



Friedrich Justus (1722-1784) si trasferì in epoca imprecisata dal nativo Mecklemburg ad Amburgo, dove dal 1752 si trovano tracce di una casa commerciale da lui gestita. Gli inizi sono modesti, il commercio è di commissione soprattutto verso la Prussia e la Russia, e per gli acquisti Justus si rivolge ai negozianti di Amburgo. Progressivamente la ditta (cui viene associato il fratello Joachim Christian, mentre un altro fratello si stabilisce in Inghilterra) opera anche per proprio conto, mentre rifiuta speculazioni e operazioni di cambio. Dal 1758 Justus inizia a far lavorare il tabacco per poi venderlo come prodotto finito: a inizi '800 questa diventerà l'attività esclusiva della ditta. La lavorazione del tabacco si affermò in effetti a Amburgo dalla metà del Settecento e Justus figura tra i pionieri. Alla morte di Friedrich, la ditta continua sotto la direzione della vedova, di due generi, e ben presto dell'unico figlio maschio, Georg Heinrich (1761-1803). Questi morì lasciando due figli in tenera età, Johann Friedrich (1798-1852) e Heinrich Wilhelm (1800-1839); la direzione fu allora assunta dalla vedova e dal contabile. Per sfuggire alle difficoltà imposte dalla Dogana napoleonica, già dall'estate 1811 la ditta Justus aprì una filiale a Lipsia, che poté rifornire il mercato tedesco fino al 1815, quando la pace rese inutile tale stabilimento. Parallelamente, la produzione continuò anche a Amburgo, dove la ditta riforniva anche la Regia dei Tabacchi imperiale. L'attività produttiva fu sospesa solo tra l'estate 1813 e il maggio 1814. Johann Friedrich, dopo un soggiorno di formazione a Livorno durato più anni, subentrerà alla direzione della ditta nel 1821; nel 1822 diventerà console toscano a Amburgo). Dopo l'istituzione dello *Zollverein*, la ditta aprì una filiale a Wittemberg (1834-53) e una a Haarbùrg (1836-70), in modo che la produzione non dovesse subire i dazi di importazione cui erano soggetti i prodotti amburghesi.

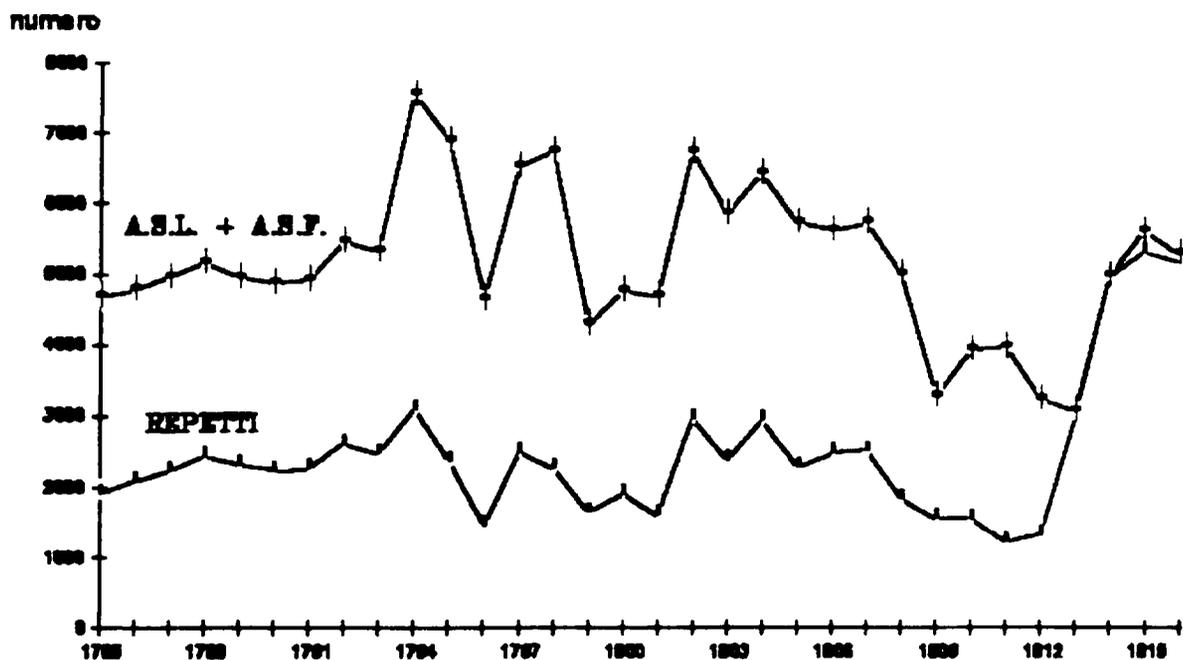
GRAFICO N°14

DIFFERENZE NELLE FONTI: NAVI ENTRATE NEL PORTO DI LIVORNO, 1796-1813
(SECONDO REPETTI E LE FONTI DELLA SANITÀ')



Fonte: REPETTI, 1833-1846: 768; ALLORI, 1971-72 (riporta i dati di A.S.L., *Sanità*, ff. 701-705)

GRAFICO N°15

DIFFERENZE NELLE FONTI: IMBARCAZIONI ENTRATE NEL PORTO DI LIVORNO, 1785-1816
(SECONDO REPETTI E IL GOVERNATORE DI LIVORNO)

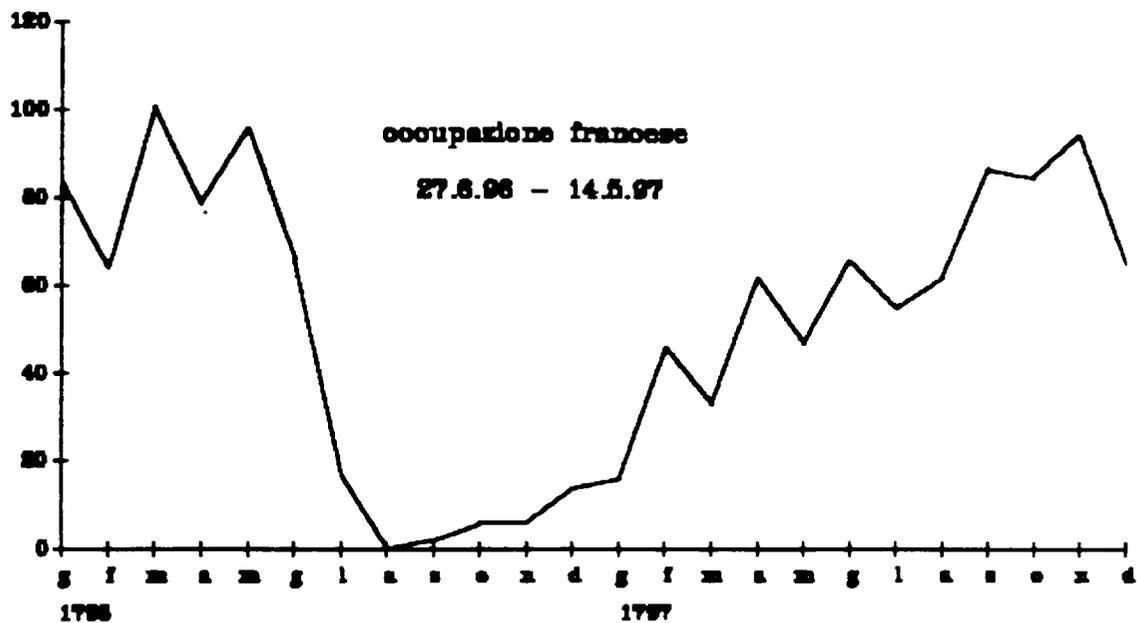
Fonti e legenda:

A.S.L. + A.S.F.: A.S.L., *Governatore lettere civili*, ff. 61-94 e A.S.F., *Segreteria di Gabinetto*, f. 153; dati riportati in GRASSI, 1938; FAZZI, 1955; CARRANZA, 1970; ALLORI, 1971-72.

REPETTI, 1833-46: 768: somma dei bastimenti a vela latina e di quelli a vela quadra.

GRAFICO N°16

NAVI ENTRATE A LIVORNO, 1796-1797

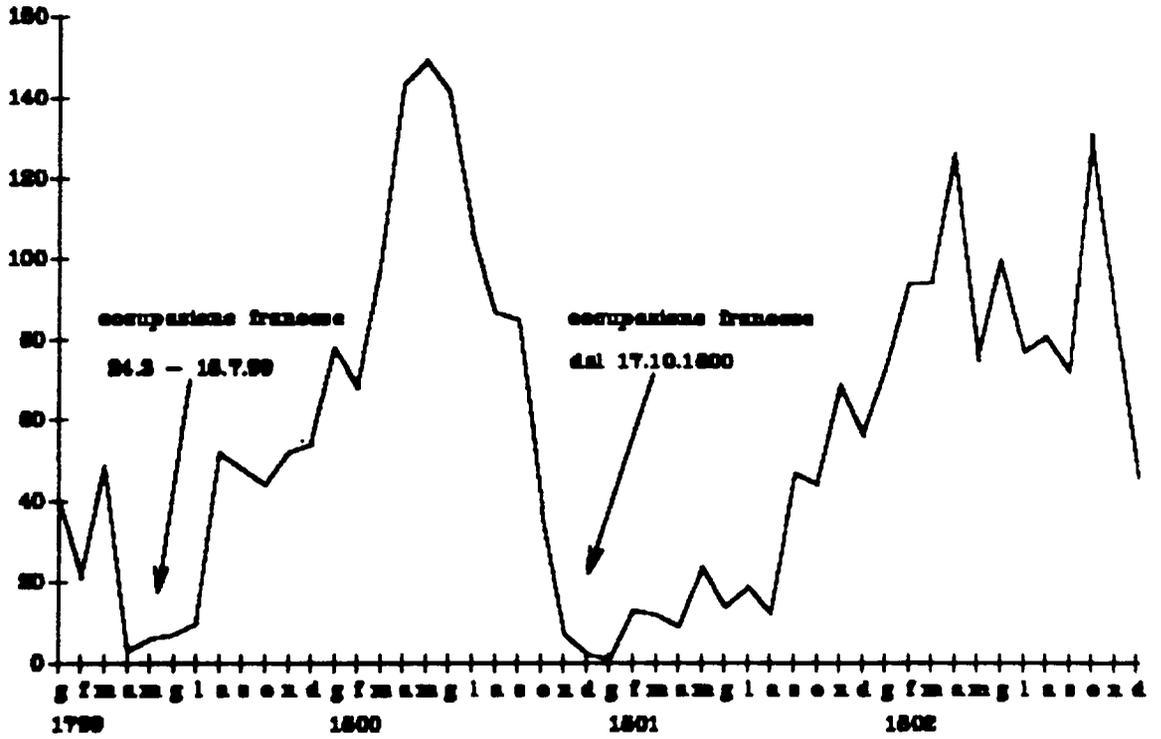


Fonte: GIANFRANCHI, 1974-75: 180, 222-225 (dati rilevati in PRATO, ms. conservato alla B.L.L.)

N.B.: Il blocco marittimo inglese del porto di Livorno, proclamato fin dai primi di giugno del 1796, fu attenuato a partire dagli ultimi mesi dell'anno.

GRAFICO N°17

NAVI ENTRATE A LIVORNO, 1799-1802



Fonte: GIANFRANCHI. 1974-75: 180. 222-225 (dati ripresi da PRATO, manoscritto conservato alla B.L.L.)

GRAFICO N°18

PERMESSI AMERICANI CONCESSI E RITIRATI A BORDEAUX, LUGLIO 1810 - DICEMBRE 1811

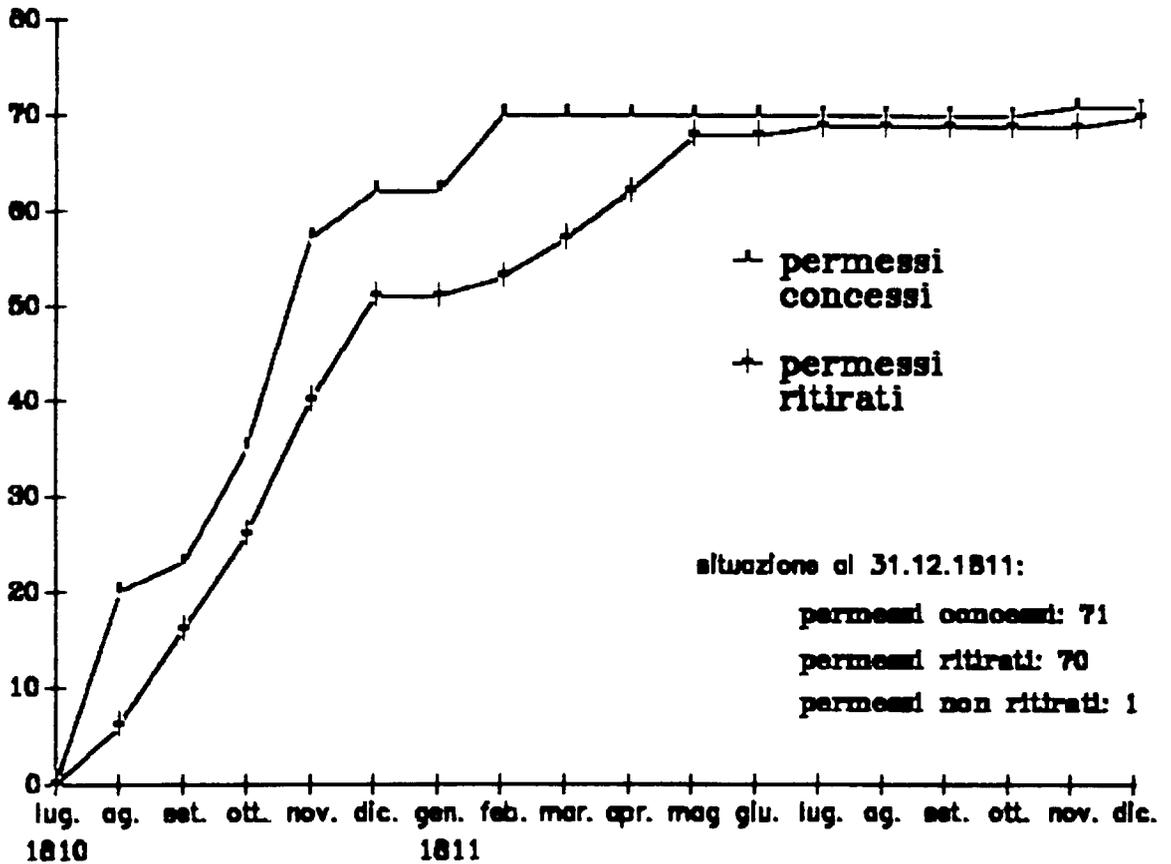
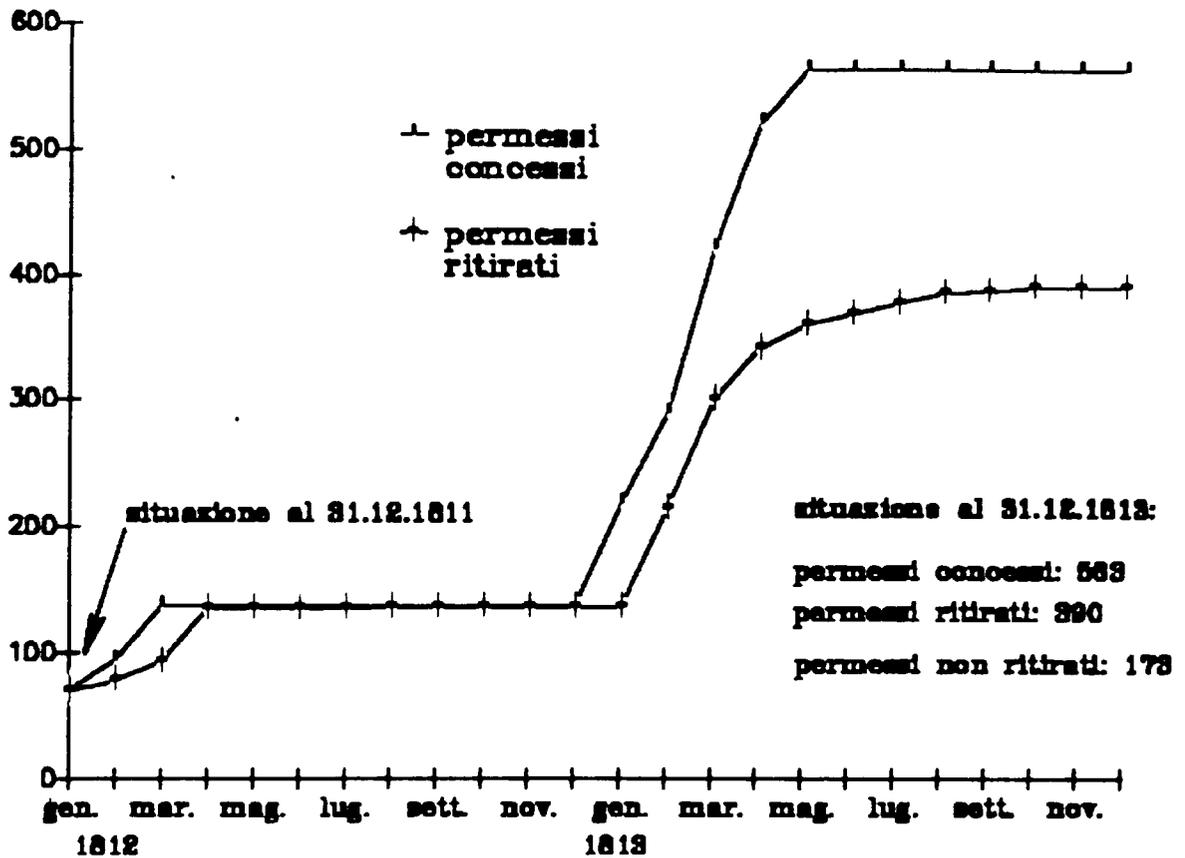


GRAFICO N°19

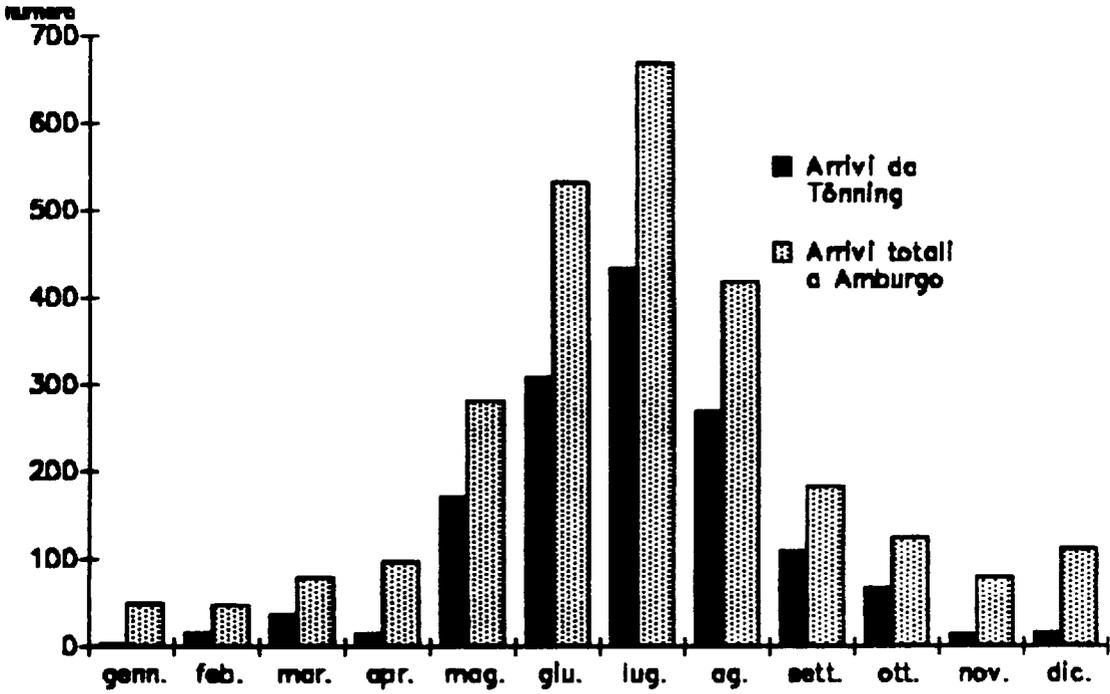
PERMESSI AMERICANI CONCESSI E RITIRATI A BORDEAUX, 1812 - 1813



Fonte: A.N.P., F(12°)265

GRAFICO N°20

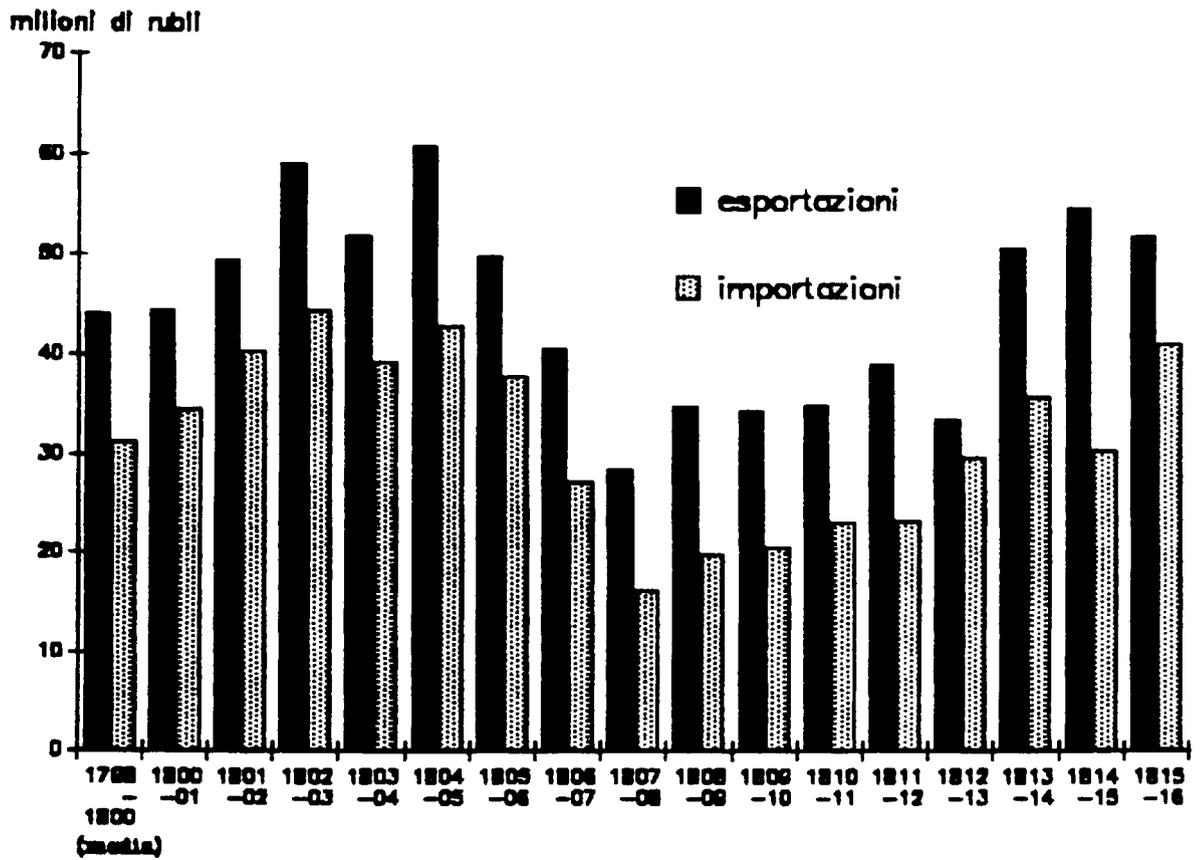
ARRIVI DI IMBARCAZIONI DA TÖNNING A AMBURGO NEL 1807



Fonte: St.A.HH. 371-2 *Admiralitätskollegium* F 13 Band 9 e OTTO, 1984. Complessivamente gli arrivi da Tönning ad Amburgo nel 1807 costituiscono il 55% del totale.

GRAFICO N°21

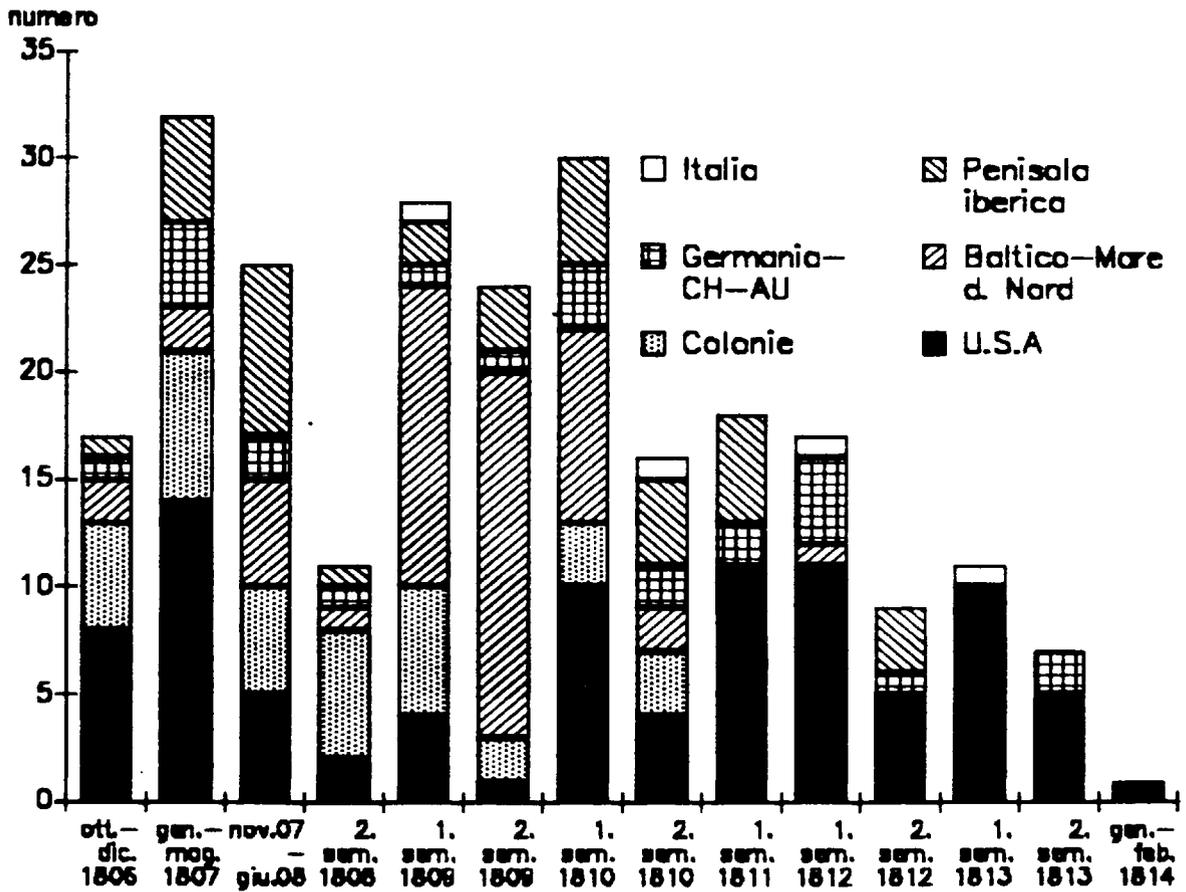
COMMERCIO ESTERO RUSSO, 1798-1816



Fonte: SIMSCH, 1987: 259

GRAFICO N°22

PASSAPORTI RILASCIATI AI NEGOZianti BORDOLESI, 1806-1814 (LACUNOSO)



Fonte: A.d.G., 4 M 683-692; A.N.P., F3251 e 3252.

ANNESI

INDICE DEGLI ANNESSI

n° 1 . Navi di bandiera amburghese o in provenienza da Amburgo registrate in arrivo all'Ile de France (Maurizio), 1773-1810	433
n° 2 . Navi di bandiera toscana o in provenienza da Livorno registrate in arrivo all'Ile de France (Maurizio), 1773-1810	434
n° 3 . Corsari armati ad Amburgo, Bordeaux e Livorno o da parte di armatori delle tre città, 1806-1814	435
n° 4 . Corsari armati a Livorno, la cui liquidazione generale è stata operata dal Tribunale di Commercio di Livorno	441
n° 5 . Armamenti "en aventure" da Bordeaux, 1808-1809. Armamenti eseguiti sulla base del decreto del 30 aprile 1808	443
n° 6 . Armamenti "en aventure" da Bordeaux, 1811 (licenze ritirate dagli armatori)	444
n° 7 . Licenze d' <i>ancien système</i> riguardanti il porto di Bordeaux e/o i negozianti bordolesi	445
n° 8 . Licenze semplici della serie di Bordeaux ritirate dagli armatori (1810-1811)	458
n° 9 . Bordeaux, serie: <i>Licenses diverses</i> . Licenze ritirate dagli armatori (1811-1814)	459
n° 10. Livorno, serie: Licenze semplici. Licenze ritirate dagli armatori	464
n° 11. Livorno, serie: <i>Licenses diverses</i> . Licenze ritirate dagli armatori	465
n° 12. Livorno, serie: Permessi ottomani. Permessi ritirati dagli armatori	467
n° 13. Licenze anseatiche. Licenze concesse il 18 agosto 1810	468
n° 14. Lista dei cento più tassati di Bordeaux, 1812	470
n° 15. Lista dei cento più tassati di Livorno, 1812	473
n° 16. Lista dei cento più tassati di Amburgo, 1812	476
n° 17. Consiglio municipale a Livorno	479
n° 18. Negozianti livornesi membri del Corpo legislativo e nell'amministrazione di prefettura e di circondario	480
n° 19. Consiglio municipale ad Amburgo	481
n° 20. Negozianti amburghesi membri del Corpo legislativo e nell'amministrazione di prefettura e di circondario	482
n° 21. Amministratori municipali a Bordeaux dopo il colpo di Stato di Brumaio	483
n° 22. Consiglio municipale di Bordeaux, dopo la riforma amministrativa del marzo 1805, fino al dicembre 1812	484
n° 23. Negozianti bordolesi membri del Corpo legislativo e nell'amministrazione di prefettura e di circondario	485
n° 24. Acquisti di beni nazionali toscani da parte di cittadini livornesi, 1808-1817	487
n° 25. Acquisti fondiari dei negozianti bordolesi dal 1805 al 1815	491
n° 26. Negozianti, commissionari di mercanzie e banchieri patentati a Livorno, 1809-1813	507
n° 27. Negozianti livornesi negli atti notarili rogati a Livorno nel 1812	513

ANNESSO N°1

Navi di bandiera amburghese o in provenienza da Amburgo registrate in arrivo all'Ile de France (Maurizio), 1773-1810

Fonte: TOUSSAINT, 1967: 303-332.

N.B.: Le date seguite da un asterisco si riferiscono alla data della dichiarazione del capitano alle autorità del porto e non a quella di arrivo della nave, avvenuta con ogni probabilità uno-due giorni prima.

Un punto interrogativo tra parentesi indica dubbi di lettura da parte di Toussaint.

data arrivo	nome nave	capitano	band.	tonn.	provenienza
01.08.1796	<i>Marchand d'Altona</i>	Meyer	danese		Amburgo
21.11.1797	<i>Francesca</i>	Barklay	amburg.		Amburgo
07.04.1798*	<i>Suzanne</i>	Ygod (?)	amburg.	300	Amburgo
09.05.1798	<i>Handelsmann</i>	Zohmann	amburg.		Amburgo
06.01.1799*	<i>Sophie et Auguste</i>	Steinmetz	amburg.	550	Amburgo
18.06.1799	<i>Hunseatica</i>	Nordlo (?)	amburg.	200	Amburgo
23.12.1799	<i>Ammonia (?)</i>	Sleboom	amburg.	360	Amburgo
09.03.1800	<i>Hambourg</i>	Meyer (?)	amburg.		Amburgo
12.09.1800	<i>Nymphe de Mer</i>	Benon			Amburgo
11.10.1800	<i>Marie-Elisabeth</i>	Held	amburg.		Amburgo
02.01.1801*	<i>Christophe</i>	Moller	amburg.		Amburgo
25.03.1801	<i>Cesar & Peter</i>	Brockmann	amburg.		Amburgo
13.09.1801	<i>Hambourg</i>	Meyer	amburg.		Amburgo
09.11.1801	<i>Handelsmann</i>	Semmelmann (?)	amburg.		Amburgo
08.02.1802	<i>Suzanne</i>	Krohn	amburg.		Amburgo
27.04.1802	<i>Providence</i>	Robra (?)	amburg.	150	Amburgo
12.02.1803	<i>Susanne</i>	Krohn	amburg.		Amburgo
24.07.1804*	<i>Hunseatica</i>	Jans	amburg.		Amburgo
13.10.1804	<i>Didon</i>	Smidt	amburg.		Lubecca
20.11.1804*	<i>Sophie Augusta</i>	Seurenson (?)	amburg.		Amburgo (?)
08.01.1805	<i>Hercule</i>	Kopper	amburg.		Travemünde
14.03.1805*	<i>Henriette</i>	Frahn	amburg.		Lubecca
24.05.1805*	<i>Dorothee</i>	Moderup	amburg.		Lubecca
14.01.1806	<i>Agathe & Cécile</i>	Krohn	amburg.		Lubecca
27.09.1806	<i>Catherine & Anne</i>	Sievers	amburg.		Lubecca
10.10.1806	<i>Sophie & Auguste</i>	Smidt	amburg.		Lubecca

ANNESSO N°2

Navi di bandiera toscana o in provenienza da Livorno registrate in arrivo all'Ile de France (Maurizio), 1773-1810

Fonte: TOUSSAINT, 1967: 303-332.

N.B.: Le date seguite da un asterisco si riferiscono alla data della dichiarazione del capitano alle autorità del porto e non a quella di arrivo della nave, avvenuta con ogni probabilità uno-due giorni prima.

Un punto interrogativo tra parentesi indica dubbi di lettura da parte di Toussaint.

data arrivo	nome	capitano	band.	tonn.	provenienza	porto armamento
15.04.1783	<i>Hongrois</i>	De Gouardin	imper.		Livorno	
22.04.1783	<i>Saint-Charles</i>	Scarcy (?)	toscana		Livorno	
06.11.1795	<i>Constant</i>	Fiscovich	ragusana		Livorno	Ragusa
20.05.1797*	<i>Grande Duchesse de Toscane</i>	Barlam	toscana		Livorno	
23.02.1802*	<i>Apollon</i>	Thunton	USA		Livorno	Baltimora
14.06.1804*	<i>Alexandre Hogdon</i>	Thorndike			Livorno	
08.03.1805	<i>Phoenix</i>	Paterson	USA	228	Livorno	Filadelfia
07.10.1805	<i>Good Friends</i>	Thompson			Livorno	
17.01.1806*	<i>Charles</i>	Russel	USA		Livorno	

ANNESSO N° 3

Corsari armati ad Amburgo, Bordeaux e Livorno o da parte di armatori delle tre città, 1806-1814

Fonte: A.N.P., Marine FF²127; FF²40 (Bordeaux), FF²222 (Amburgo e Livorno), FF²223 (Bordeaux), FF²231 (Amburgo); FF²232 (Livorno); FF²251 (Bordeaux); A.N.P., F¹²1733A (Livorno). Si sono qui indicate solo le *lettres de marques* consegnate agli armatori, e non quelle annullate; TOUSSAINT, 1967: 298-299, per le navi arrivate all'Ile de France (Maurizio); Arch.mun.Bx., Fonds Delpit 143 (per profitti e valori armamento)

Abbreviazioni: GM = armamento "en guerre et marchandise"; AMST = Amsterdam; BAY = Bayonne; BX = Bordeaux; COP = Copenaghen; DANZ = Danzica; LIV = Livorno; HAVR = Le Havre; HH = Amburgo; LOR = Lorient; LÜ = Lubeca; NAP = Napoli; PASS = au Passage; ROCH = La Rochelle; ROST = Rostock; STRAL = Stralsund; TRAV = Travemünde

n° e porto	data	nome nave	armatore	osservazioni
365 LIV	21.03.1806	<i>Endormie</i>	J.h ADRIAN. Liv.	6 mesi
369 BX	22.05.1806	<i>Alerie</i>	LACLOTTE & LAMARQUE. Bx.	GM (?), partito 25.2.07; preso 8.5.1807
410 LIV	09.01.1807	<i>Cupidon</i>	Fr.sco ROSSI. Liv. [Bastia?]	6 mesi; preso 25.7.08
411 LIV	09.01.1807			6 mesi
412 LIV	09.01.1807	<i>Mouche</i>	J.h ADRIAN	6 mesi
494 BX	21.12.1807	<i>Jean Jacques</i>	J.J. BOSC. Bx.	GM 10 mesi per Guadalupa; preso
495 BX	21.12.1807	<i>Phoenix</i>		GM 18 mesi per Cayenne; disarmato a Rivadeo
496 BX	21.12.1807	<i>Rennais</i>	CHEVRIER GERVARIAU. Rennes	6 mesi; preso
498 BX	11.01.1808	<i>Nouvelle Gironde</i>	Daniel LACOMBE. Bx.	6 mesi; 1 preda, ripresa dagli Spagnoli
509 BX	18.01.1808	<i>Henry</i>	J. BOUSQUET	GM 12 mesi per Ile de France; preso
528 BX	08.02.1808	<i>Serpent</i>	LEFEBURE	GM 18 mesi per Senegal
546 LIV	25.02.1808	<i>Nouvelle Entreprise</i>	Pompeo PASQUINELLI. Liv.	GM 6 mesi per Levante
547 LIV	25.02.1808	<i>Aigle</i>		GM per Levante, corsaro preso
548 LIV	25.02.1808	<i>Abeille</i>	Joseph ADRIAN	corsa 6 mesi; disarmato
552 LIV	03.03.1808	<i>Phoenix</i>	B. BEATOVICH. Liv.	GM 6 mesi per Smirne; partito 9.7.1808; tornato
554 BX	10.03.1808	<i>Hyène</i>	BALGUERIE Junior. Bx.	GM 6 mesi per Martinica
572 BX	24.03.1808	<i>Diane</i>	ROGET Junior e LANGE. Bx.	GM 12 mesi per Ile de Fr.; preso all'uscita da BX
582 BX	21.04.1808	<i>Adelle</i>	BOSC & C.ie	GM 12 mesi per Guadalupa
592 BX	12.05.1808	<i>Jeune Adelle</i>	J.J. BOSC	GM 12 mesi per Guadalupa; arrivati
593 PASS.	16.05.1808	<i>Josephine</i>	BALGUERIE Junior. Bx.	GM 12 mesi per colonie; preso andata
598 BX	30.05.1808	<i>Espoir</i> , 151 tx.	BOSC & C.ie	GM 12 mesi per colonie; arrivati

n° e porto	data	nome nave	armatore	osservazioni
600 BX	06.06.1808	<i>Imperatrice bien aimée</i>	OLANIER l'ainé, Bx.	GM 12 mesi per Guadalupa; partito 4.3.09; rientrato a BX
621 PASS	21.07.1808	<i>Rodeur</i>	Daniel LACOMBE, Bx.	corsaro, 6 mesi
622 LIV	21.07.1808	<i>Fortune</i>	Pompeo PASQUINELLI	GM per Smirne; partito 8.11.08; disarmato a Marsiglia 9.5.09. Nessuna preda
623 LIV	21.07.1808	<i>Fastes de Napoléon</i>	Francesco ROSSI, Liv.	GM per Cipro; partito 5.12.08; preso 1.6.09
624 LIV	21.07.1808	<i>Fortune</i>		GM; naufragato 10.4.09 vicino a Cannes
637 BX	18.08.1808	<i>Jenny</i>	CAZEAUX frères, Bx.	GM 12 mesi per Isles du Vent; preso
638 BX	18.08.1808	<i>Imperatrice Reine</i>	Daniel GUESTIER	GM 18 mesi per Ile de France; disarmato vicino La Rochelle
644 BX	29.08.1808	<i>Cornelie</i>	FOACHE, neg. a Le Havre	GM 12 mesi per Martinica; preso andata
645 BX	29.08.1808	<i>Zoé</i>	FOACHE, neg. a Le Havre	GM 12 mesi per Guadalupa; preso
653 BX	01.09.1808	<i>Jenny</i>	GAUTIER & C.ie, Bx.	GM 12 mesi per Guadalupa
659 BX	08.09.1808	<i>Bonne Louise</i>	BALGUERIE DANDIRAN & C.	GM 12 mesi per Guadalupa; preso
661 BX	12.09.1808	<i>Révanche</i>	BALGUERIE junior	GM 12 mesi per Guadalupa; preso
664 BX	22.09.1808	<i>Général Mathieu</i>	MURATEL, Bx.	GM 12 mesi per Martinica; preso
666 BX	26.09.1808	<i>Josephine</i>	GRAMONT & CHEGARAY	GM 12 mesi per Cayenne; disarmato a Nantes
686 BX	13.10.1808	<i>Calixte</i>	FAURE, Bx.	GM 12 mesi per Guadalupa; parte 5.12.08; preso
688 BX	20.10.1808	<i>Charles</i>	BAOUR, Bx.	GM 12 mesi per Senegal; partito 5.12.08; preso
690 BX	24.10.1808	<i>Eugene</i>	Eugène RUBICHON, Bx.	GM 18 mesi per Ile de France; partito 17.2.09; tot. <i>mise hors</i> : 188.078; carico: 109.366 fr.; naufragato al ritorno con ricco carico
694 BX	03.11.1808	<i>Napoléon le Grand</i>	OLANYER l'ainé, Bx.	GM 12 mesi per Martinica; preso
695 BX	07.11.1808	<i>Rénard</i>	RICHARD, ST.ALARY & C. negozianti alla Guadalupa	GM 12 mesi per Guadalupa preso alla Guadalupa
710 BX	15.12.1808	<i>Daphne</i>	A. TERRAFORT negoz. alla Guadalupa	GM 12 mesi per Guadalupa; disarmato alla Guadalupa
718 BX	26.12.1808	<i>Aventure</i>	RICHARD, ST.ALARY & C. negozianti a Point à Pitre [CHICOU-BOURBON]	GM 12 mesi per Guadalupa; partito 24.2.09
719 BX	26.12.1808	<i>Nouvelle Gironde</i>	Daniel LACOMBE, Bx.	corsaro, 6 mesi; partito 29.12.08
724 BX	18.01.1808	<i>Satie</i>	OLANYER L'ainé, Bx.	GM 18 mesi per Ile de France; partito 1.3.09; preso
734 LOR	27.02.1809	<i>Agile</i>	BALGUERIE junior	GM 12 mesi per Martinica
739 BX	06.03.1809	<i>Esperance</i>	LANAVIT, Bx.	GM 12 mesi per USA e Guadalupa; partito 14.3.09; disarmato in USA
748 BX	10.03.1809	<i>Hyène</i>	BALGUERIE junior	GM 12 mesi per Ile de France; partito 17.3.09; preso
769 BX	22.05.1809	<i>Jenny</i>	GAUTIER & C.ie, Bx.	GM 18 mesi per Ile de France; partito 30.5.09; preso

n° e porto	data	nome nave	armatore	osservazioni
771 LIV	18.06.1809	<i>Phoenix</i>	B. BEATOVICH	GM 6 mesi per Tunisi: 2 prede; disarmato
773 BX	22.06.1809	<i>Auguste n° 2</i>	GAUTIER & C.ie, Bx.	GM 18 mesi per Ile de France; partito 30.6.09
774 LIV	22.06.1809	<i>Brave</i>	Louis CARDI, Liv.	GM 6 mesi per Tunisi: 1 preda; disarmato
828 ROCH	31.07.1809	<i>Charles</i>	BAOUR, Bx.	6 mesi; preso 31.1.1810
847 BX	14.08.1809	<i>Rodeur</i>	Daniel LACOMBE, Bx.	6 mesi
848 BX	14.08.1809	<i>Auguste n° 1</i>	PARIS et CARRIÉ frères	GM 18 mesi per Ile de France; partito 21.9.09; arrivato Ile 8.1.1810; 1 preda (1.054.000 fr.)
849 BX	14.08.1809	<i>Emilie</i>	J. BOUSQUET, Bx.	GM 18 mesi per Ile de France; partito 9.10.08; sosta La Teste, naufragato all'uscita
850 BX	14.08.1809	<i>Décidé</i>	BALGUERIE junior	corsaro 6 mesi; 2 prede, preso 2 ^a crociera
864 BX	31.08.1809	<i>Phoenix</i>	Jacques CONTE fils, Bx.	corsaro 6 mesi
865 LOR	31.08.1809	<i>Gascon</i>	Daniel LACOMBE, Bx.	6 mesi; preso 1 ^a crociera; perdita -81%
906 HH	09.10.1809	<i>Perpetua</i>	SAVOYE, neg. HH. [Paris]	GM 6 mesi per Baltico; naufragato Pomerania
907 HH	09.10.1809	<i>Juliana</i>	SAVOYE, neg. HH. [Paris]	GM 6 mesi per Baltico; corsaro preso
922 BX	13.11.1809	<i>Aventure</i>	PARIS & CARRIÉ, Bx.	corsaro 6 mesi; partito 24.11.09
928 BX	27.11.1809	<i>Eugene</i>	BOUSQUET & ROBLES	GM 18 mesi per Ile de France; partito 24.11.09; arrivato 2.6.1810; tornato a La Teste; nessuna preda
937 BX	22.12.1809	<i>Bagatelle</i>	Daniel LACOMBE, Bx.	corsaro 6 mesi; 1 preda; probabile naufragio
957 BX	08.01.1810	<i>Décidé</i>	DUPUIS, Bx.	6 mesi [si tratta dello stesso corsaro che al n° 850, ma di un nuovo proprietario]
991 LIV	26.02.1810	<i>Téméraire</i>	J.B. MICHOU, Lione	6 mesi, preso
1004 LIV	08.03.1810	<i>Trois Monts Rouges</i>	Hypolyte ROUGEMONT negoziante a Marsiglia	6 mesi; 9 prede
1015 ROST	26.03.1810	<i>Montebello</i>	SAVOYE, neg. HH	6 mesi
1027 LIV	31.03.1810	<i>Hirondelle</i>	Leopoldo PARETTI, Liv.	6 mesi, preso
1029 HH	06.04.1810	<i>Rodeur</i>	DROUET	6 mesi; disarmo dicembre 1811
1033 HH	09.04.1810	<i>Impératrice Marie Louise</i>	Cl. Marie SARNEY	6 mesi
1042 PASS	23.04.1810	<i>Phoenix</i>	J. CONTE fils, Bx.	6 mesi; 1 preda; preso sett. 1810
1060 AMST	07.06.1810	<i>Requin</i>	Philippe SERVAN, Bx.	6 mesi
1073 HAVR	02.07.1810	<i>Chevalier Fortune</i>	SERVAN ainé, Bx.	6 mesi
1099 BX	23.07.1810	<i>Emilie</i>	BOUSQUET, Bx.	18 mesi per Ile de France
1105 LOR	30.07.1810	<i>Charles</i>	BAOUR & LACOMBE, Bx.	6 mesi
1110 LIV	09.08.1810	<i>Brave</i>	L. CARDI, Liv.	corsa 6 mesi; entrato a Algeri, Malaga; preso

n° e porto	data	nome nave	armatore	osservazioni
1116 BX	17.09.1810	<i>Tamerlan</i>	J. CONTE, Bx.	corsaro 6 mesi; 1 preda (ca. 60.000 fr.); disarma a Baiona
1145 BX	17.09.1810	<i>Rodeur n° 2</i>	Daniel LACOMBE, Bx.	corsaro 6 mesi; 5 prede
1146 HH	17.09.1810	<i>Intrépide Pierrotta</i>	SAXE, HH.	6 mesi; naufragato Pomerania dic. 1810
1148 HH	17.09.1810	<i>Dame Cécile</i>	SAXE [F. LEIREL?] HH.	6 mesi
1155 HH	24.09.1810	<i>Heureuse Etoile</i>	DROUET	6 mesi; disarma a Stralsund 9.11.1811; 8 tx.
1156 HH	24.09.1810	<i>Avisé</i>	gen. PAJOL, Paris	corsa 6 mesi; prolungata di 6 mesi 22.08.1811; preso 18.10.1811; 20 tx.
1157 HH	24.09.1810	<i>Berton</i>	Jh. FLAIRIEUX, Lione	corsa 6 mesi; rientrato: 20 tx
1158 HH	24.09.1810	<i>Balayer</i>	gen. PAJOL, Paris	corsa 6 mesi, prolungato 6 mesi 22.08.1811; rientrato Rostock 14.1.1812; nessuna preda
1160 LIV	02.10.1810	<i>Sirène</i>	Etienne VIRTIPRAH, Liv.	6 mesi; disarmato
1164 BX	11.10.1810	<i>Créole</i>	Joseph RIVAL, Guadalupa cauzione: BOSC, Bx.	corsaro 6 mesi
1185 HH	07.01.1811	<i>Hirondelle</i>	CASTEL père et fils, HH	corsa 6 mesi; naufragato 14.10.1811; 10 tx
1186 HH	07.01.1811	<i>Tartarc</i>	MONTGEY & C., HH	corsa 6 mesi, prolungaz. 30.1.1812; 2 prede; preso 12.4.12
1187 TRAV	07.01.1811	<i>Résolue</i>	J.h FLAIRIEUX, HH	corsa 6 mesi; 6 tx
1202 HH	14.02.1811	<i>Sacripan</i>	WITTERSHEIM, Strasburgo	corsa 6 mesi; corsaro preso; 12 tx.
1203 HH [ROST]	14.02.1811	<i>Thérèse</i>	CASTEL père, HH	corsa 6 mesi, prolungaz. 20.02.1812; rientrato Rostock 6.11.1811; 3 prede; 7 tx
1204 HH	14.01.1811	<i>Persévérant</i>	THORIN GRANDJEAN & C. Paris	corsa 6 mesi; rientrato Chriastiansund 30.6.1812; 2 prede; 60 tx
1205 HH	14.02.1811	<i>Etoile du Nord</i>	DROUET CASTEL fils et &, HH	corsa 6 mesi; rientrato Trav. 12.3.1812; 9 prede; 16tx
1206 HH	14.02.1811	<i>Surveillant</i>	DROUET CASTEL fils et &, HH	corsa 6 mesi; perso a uscita Elba; 70 tx
1211 LIV	28.02.1811	<i>Sirène</i>	Francesco ROSSI, Liv.	corsa 6 mesi; preso 24 ott. 1811
1212 LIV	28.02.1811	<i>Léonilde</i>	Balthazar BÉATOVICH, Liv.	GM 6 mesi; 5 prede; rientrato Liv. 23.7.1812
1213 BAY	11.03.1811	<i>Mary</i>	John Lewis BROWN &, Bx	18 mesi per Java [vd. armamenti <i>en aventure</i>]
1237 HH	28.03.1811	<i>Wugram</i>	Ernest POTIER, Amst.	6 mesi
1239 TRAV	28.03.1811	<i>Activ</i>	J.ph Fred. MADER, HH	6 mesi; 1 preda; 12 tx
1241 LÜ	28.03.1811	<i>Heureux Henry</i>	Jh. CASTEL fils, HH	6 mesi; rientrato Lü 13.4.1812; 4 prede; 8 tx; riarmato 1.5.1812
1242 LÜ	28.03.1811	<i>Comète</i>	Jh. CASTEL fils, HH	6 mesi; 54 tx
1261 LIV	06.05.1811	<i>Phoenix</i>	Balthazard BÉATOVICH	corsaro 6 mesi; arrivato a Tunisi 30.12.10 e ivi fermato dal Bey
1262 LIV	06.05.1811	<i>Trois Monts Rouges</i>	Hyp. ROUGEMONT, Marsiglia	corsaro 6 mesi; 5 prede
1263 TRAV	28.03.1811	<i>Jeune Mars</i>	MICHELON & C., HH	corsa 6 mesi; 1 preda; 12 tx.
1279 DANZ	08.07.1811	<i>Jeune Adolphe n°3</i>	C.M. SAVOYE, HH.	6 mesi; 28 tx.

n° e porto	data	nome nave	armatore	osservazioni
1304 Husum	29.07.1811	<i>Général Durosnel</i>	EMMERY, Dunquerque	corsa 6 mesi: rientrato a Kiel 17.12.1811; 1 preda: 30tx
1321 BX	26.08.1811	<i>Rodeur</i>	Pierre SAUVAGE, Bx.	GM 12 mesi per USA: autorizzato 23.10.12 a armare invece per corsa
1328 LIV	24.09.1811	<i>Thémis</i>	Hyp.ROUGEMONT, Liv.	corsa 6 mesi: 3 prede: nentrato Liv. 13.3.12
1378 LIV	05.12.1811	<i>Numero Uno</i>	Pompée TISONI	6 mesi
1380 LIV	16.12.1811	<i>Trois Monts Rouges</i>	Hyp. ROUGEMONT, Marsiglia	corsa 6 mesi: 3 prede: nentrato Liv. 26.5.12
1384 Stral.	19.12.1811	<i>Mackwa</i>	J.P. LAUW, HH.	6 mesi: 5 tx.
1391 BX	09.01.1812	<i>Venus</i>	BALGUERIE junior	corsaro 6 mesi: 1 preda: preso
1398 TRAV	10.02.1812	<i>Aimable Virginie</i>	Jh. CASTEL fils, HH	corsa 6 mesi: rientra Lü 14.6.1812: 1 preda
1399 HH	10.02.1812	<i>Bonnamy</i>	Joseph FLAIREUX, Lione	corsa 6 mesi: nessuna notizia: 10 tx
1400 HH	10.02.1812	<i>Père Guillaume</i>	LA FONTAINE, Boulogne	corsa 6 m.:nessuna preda:disarmato Lü 30.6.12
1401 HH	10.02.1812	<i>Compère Mathieu</i>	Moleux TROUY, Boulogne	corsa 6 mesi: via terra fino a Lü: nessuna preda: disarmato Stralsund 19.6.12
1402 LIV	10.02.1812	<i>Brave</i>	Louis CARDI, Livorno	corsa 6 mesi: partito 13.7.12, preso poco dopo
1418 NAP	20.02.1812		Francesco ROSSI, Liv.	6 mesi
1425 HH	09.03.1812	<i>Jean Bart</i>	LA FONTAINE, Boulogne	6 mesi: lett. marque inviata a Rostock
1426 HH	09.03.1812			6 mesi
1427 HH	09.03.1812			6 mesi
1428 HH	09.03.1812			6 mesi
1430 HH	16.03.1812		DUPOUY & fils	6 mesi
1431 HH	16.03.1812	<i>Hyronnelle</i>	Charles MASON, Lille	6 mesi: lett. marque inviata a Rostock
1448 HH	06.04.1812	<i>Allege</i>	M. DUBREUIL & VERSIAL	6 mesi
1453 COP	16.04.1812	<i>Intriquant</i>	DROUET, HH.	6 mesi
1483 LIV	29.06.1812	<i>Trois Monts Rouges</i>	Hyp. ROUGEMONT, Liv.	corsaro 6 mesi: 2 prede: tornato
1484 LIV	29.06.1812	<i>Thémis</i>	Hyp. ROUGEMONT, Liv.	corsaro 6 mesi, rientrato Liv. 12.9.12
1493 NAP	20.07.1812	<i>Nebraphonns</i>	Hyp. ROUGEMONT, Liv.	6 mesi
1502 BX	21.08.1812	<i>Eugène</i>	ROBLES jeune + BOUSQUET	GM 12 mesi per USA; tornato BX 13.5.13; 2 prede: canco ritorno venduto per 336.387 fr.
1517 LIV	07.09.1812	<i>Argus</i>	Guill.me CONTE, Grasse	corsaro 6 mesi: armato 2.1.13; preso
1550 LIV	09.11.1812	<i>Léonilde</i>	Pascal ROSSETTI, Liv.	corsaro 6 mesi; preso
1566 LIV	14.01.1813	<i>Nouveau Phoenix</i>	Ange CARMIL, Liv.	corsaro 6 mesi; preso
1592 BAY	18.02.1813	<i>Rodeur</i>	Pierre SAUVAGE	GM 12 mesi per Nuova Orleans; con licenza
1598 LIV	22.02.1813	<i>Jeune Thétis</i>	F.B.my ROUGEMONT, Liv	corsaro 6 mesi; preso 11.6.13
1599 LIV	22.02.1813	<i>Thémis</i>	Hypol.te ROUGEMONT, Liv	corsaro 6 mesi; partito 23.10.13

n° e porto	data	nome nave	armatore	osservazioni
1609 LIV	22.02.1813	<i>Trompette</i>	François ROUGEMONT, Liv.	corsaro 6 mesi; partito 16.6.13; perso (?)
1664 LÜ	07.06.1813	<i>Heureux Henry</i>	Louis Fr. LEIRIS, HH	corsa 6 mesi; disarmato Trav. 19.8.1813; 2 prede; 8 tx
1666 HH	07.06.1813	<i>Ecumeur</i>	L. OLANYER, HOURIET, HH	corsa 6 mesi; rientrato Trav. 19.8.1813; nessuna preda; 4 tx
1667 HH	07.06.1813	<i>Dugai Toumis</i>	L. CASTEL & Fr. CARRIERE, HH	corsa 6 mesi; rientrato Trav. 18.8.1813; 2 prede; 5 tx
1668 HH	07.06.1813			6 mesi
1669 HH	07.06.1813	<i>Elisabeth</i>	J.h CASTEL, HH	corsa 6 mesi; partito su Elba per Trav.; 23 tx
1672 BX	14.06.1813	<i>Comète</i>	BALGUERIE junior	GM 12 mesi per America Sett.; tornata La Teste; 3 prede; preso uscita 3° crociera
1677 HH	21.06.1813	<i>Vengeur</i>	STOOT fils	6 mesi
1688 BX	09.07.1813	<i>Eugène</i>	ROBLES jeune + BOUSQUET	12 mesi; 5 prede; tornato BX 31.1.14; [2° crociera: 11 prede]
1738 BX	06.09.1813	<i>Jason</i>	J. E. BALGUERIE junior	GM 12 mesi per America Sett.
1748 LIV	27.09.1813	<i>Trois Monts Rouges</i>	Hypolite ROUGEMONT	6 mesi
1780 BX	06.12.1813	<i>Requin</i>	J. DUCORNEAU	18 mesi

ANNESSO N°4

Corsari armati a Livorno, la cui liquidazione generale è stata operata dal Tribunale di Commercio di Livorno

Si tratta qui esclusivamente delle liquidazioni generali di un armamento corsaro, alla fine della spedizione durata più mesi, o ad avvenuta cattura del corsaro stesso. Tali liquidazioni riguardano corsari armati a Livorno. Le liquidazioni parziali di una singola presa operate da un determinato Tribunale di Commercio riguardano invece le singole prese condotte nel porto, indipendentemente dal luogo in cui il corsaro è stato armato.

Fonte: A.S.L., Tribunale di Commercio, f. 6, liquidazioni n. 5, 10, 11-13, 15-17, 20-21, 29-31, 34-35, 41, 44-45, 47 (settembre 1810- agosto 1813)

N.B. l.m. = *lettre de marque* numero...

Il numero in parentesi dopo il nome della nave indica di quale armamento si tratti del medesimo corsaro.

nome nave	capitano	armatore	armam.	sorte	profitto tot.	osservaz.
<i>Abeille</i> (l.m. 548)	Ytier	ADRIAN Joseph	10.4.- 14.10.08	rientrato	15.145,27	
<i>Arabe</i> (l.m. 301)	Cardi L.	DE LUCCA A.F.	1 brumaio anno XIV	catturato	-10.430,44	
<i>Brave</i> (l.m. 774)	Cardi Louis	CARDI Louis	23.8.09- 30.5.10	rientrato	62.863,63	
<i>Cupidon</i> (l.m. 410)	Portulacci	ROSSI Francesco	18.2.1808	catturato 25.7.08	3.292,84	
<i>Fastes de Napoleon</i> (l.m. 81)	Scotto D.	ROSSI Fr.sco	30.11.08	catturata	4.956,65	
<i>Léonilde</i> (l.m. 1212)	Sugny	BEATOVICH Balthassar	6.9.11	rientrata	62.672,72	
<i>Léonilde</i> (2) (l.m. 1550)	Vodopia	ROSSETTI Pascal, neg. Liv	7.12.12	catturata	-47.315,74	
<i>Mouche</i> (l.m. 412)	Ytier	ADRIAN Joseph	10.1.- 19.7.08	rientrato	45.006,60	
<i>Phoenix</i> (l.m. 552)	Wirtprack Etienne	BEATOVICH Balthassar	15.7.09 - 10.10.09	rientrato	4.776,45 (ripartizione attivi della corsa soltanto) ¹	in guerra e mercanzia

¹ Non c'è cioè deduzione delle spese di armamento, che saranno dedotte dai conti delle

nome nave	capitano	armatore	armam.	sorte	profitto tot.	osservaz.
<i>Phoenix</i> (2) (l.m. 771)	Wirtiprack Etienne	BEATOVICH Balthassar	15.7.- 24.11.09	rientrato	178.002,06 36.738,11	cattura del <i>Pierre</i> (240.469 fr.)
<i>Phoenix</i> (3) (l.m. 969)	Sugni Fr.	BEATOVICH	3.2-23.7.10	rientrato	103.609,52	corsaro venduto 22.11.10
<i>Thémis</i> (1) (l.m. 1328)	Rougemont Fr. B.	ROUGEMONT Hyp.te. Marsiglia	15.11.11-	rientrato	716.565,44	cattura 2 navi GB portate a Napoli
<i>Thémis</i> (2) (l.m. 1484)	Laget Victor	ROUGEMONT Hyp.te. Marsiglia	8.9.12-	rientrato (+ supplemento:	166.889,69 71.408,93)	
<i>Trois Monts Rouges</i> (1) (l.m. 1004)	Rougemont Fr. B.	ROUGEMONT Hyp.te. Marsiglia	1.5.10-	rientrato	-36.738,11	
<i>Trois Monts Rouges</i> (2) (l.m. 1004)	Rougemont Fr. B.	ROUGEMONT Hyp.te. Marsiglia	1.11.10- 23.3.11	rientrato	259.142,21	cattura S.ta Teresa. sp. (valore 510.263 fr.)
<i>Trois Monts Rouges</i> (3) (l.m. 1262)	Rougemont Fr. B.	ROUGEMONT Hyp.te. Marsiglia	1811	rientrato	-9.994,90	
<i>Trois Monts Rouges</i> (5) (l.m. 1483)	Demore P.re	ROUGEMONT Hyp.te. Marsiglia	2.10.12	rientrato	-1.756,94	

operazioni mercantili fatte con la nave.

ANNESSO N°5

Armamenti "en aventure" da Bordeaux, 1808-1809: armamenti eseguiti sulla base del decreto del 30 aprile 1808

Fonte: JOINVILLE, 1914: 15-16; BUTEL, 1967b: 180-181, 349-350; A.N.P., F¹²1659, situazione al 25 settembre 1808.

nome nave	tx	armatore	data partenza	destinazione	profitto	sorte nave
<i>Hyenc</i>	150	Balguerie junior	2.6.1808	Martinique	+ 175%	presa 2° viaggio
<i>Impératrice Bien aimé</i>	170	Olanyer l'ainé	9.6.1808	Guadalupe	+ 178%	ritornata 2° v.
<i>Jenny</i>	200	Gautier et &	30.8.1808	Guadalupe	+ 243%	presa 2° viaggio
<i>Revanche</i>	150	Balguerie junior	20.9.1808	Martinique	- 92%	presa 1° viaggio
<i>Bonne Louise</i>	200	Balguerie Sarget Balguerie Dandiran L. Rubichon	20.9.1808	Guadalupe	- 92%	presa 1° viaggio
<i>Josephine</i>	200	Gramont & Chegary	20.9.1808	Cayenne	(1°v.) + 77% (2°v.) + 100%	ritornata 2° v.
<i>Napoléon le Grand</i>	200	Olanyer l'ainé	25.5.1808	Martinique	?	nave presa 1° v. carico salvato
<i>Caliste</i>	190	J. M. Faure	15.11.1808	Guadalupe	-92%	presa 1° viaggio

N.B.: i profitti e le perdite delle spedizioni sono quelli rilevati dai conti della *Caisse d'Amortissement*, che era interessata alle spedizioni per un terzo (fino ad un massimo di 60.000 franchi). Tali tassi di profitto dovrebbero corrispondere a quelli degli azionisti, mentre quelli degli armatori hanno al loro attivo la commissione loro spettante.

I tassi di assicurazione erano esorbitanti, dal momento che i rischi di cattura da parte inglese erano elevatissimi. Crétet segnalava a Napoleone (A.N.P., AF^{IV}1060, doss. II, n° 96 bis, 21 maggio 1808) che si prevedeva che "soit à l'allée, soit au retour, trois bâtimens sur quatre seront perdus". Difficilissimo trovare in tale situazione un assicuratore: a Amsterdam, qualcuno si era offerto con un premio pari al 50% del valore (BUTEL, *Charles Fieffé*, cit., p. 183 n.); non è quindi affatto certo che le navi fossero assicurate contro il rischio di cattura.

ANNESSO N°6

Armamenti "en aventure", 1811 (licenze ritirate dagli armatori)

Fonte: A.N.P., F¹²265, pp. 174v.-175r; A.d.G., 8M186 e 8M188

Tutte le spedizioni sono con bandiera francese

n°	costo	armatore	città armat.	nome nave	tx nave	da	a	data licenza	data ritiro
1	800	COUDERC, SCHWARTZ FERRIERE	Bord.	<i>La Mélanie</i>	70		Java	25.03.11	23.04.11 (04.11.11 con variante)
2	800	BROWN John Lewis	Bord.	<i>La Mary</i>		Baiona		25.03.11	26.04.11
3	800	JAUSSAU & LORIAGUE	Paris	<i>Le Cantabre</i>	600	BX	Baltimora	25.01.11	03.02.12
4	800	BROWN John Lewis	Bord.	<i>La Marie</i> <i>Louise</i>	275		Java	s.d., (distrib. 16.04.11)	23.04.11

ANNESSE N°7

Licenze d'*ancien système* riguardanti il porto di Bordeaux e/o i negozianti bordellesi

Fonti: A.N.P., F¹²265, pp. 18-23; F¹²1733A; F¹²2057, *passim*; F¹²2108, *tableaux* inviati da Bordeaux a Parigi, 10 luglio e 6 agosto 1811; lettere del 9 novembre 1810, 14 giugno e 17 agosto 1811; AF^{IV}1060, doss. II, n° 157, Tableau général des licences délivrées du 4 juin au 14 septembre [1809], Ministero degli Interni, 20 settembre 1809 (si tratta cioè delle prime 100 licenze emesse); A.d.G., 8M183, Tableau général des exportations et importations effectuées par les navires porteurs de licence de l'ancien système [antérieur au 18 août 1810] du port du département de la Gironde, s.d..

N.B.: Nessuna delle fonti indicate presenta un quadro esaustivo; la tabella che segue è quindi frutto di una ricomposizione dei dati frammentari e talora contraddittori forniti nei diversi stati indicati; i dati più sicuri sono quelli relativi al nome della nave, il n° e la data della licenza, l'armatore richiedente (quello reale è stato indicato solo quando si è potuto reperire una indicazione che differisse dal nominativo del richiedente; nella grande maggioranza degli altri casi è ipotizzabile che richiedente e utilizzatore coincidano; si noti peraltro che in F¹²2108 il prefetto della Gironda sembra richiedere informazioni - ed ottenerle - agli armatori che avevano richiesto la licenza, e non a quelli reali).

Legenda osservazioni:

- # = l'armatore non fornisce le informazioni malgrado le reiterate richieste del Prefetto (F¹²2108)
 * = l'armatore dichiara di essere stato semplicemente commissionario della spedizione per conto di armatori stranieri e/o di ignorare l'ulteriore sorte della nave

Legenda bandiera:

- BR = Brema
 DK = Danimarca
 HL = Olanda
 LU = Lubeca
 Pap. = Papenburg
 PR = Prussia
 USA = Stati Uniti

N.B.: Le informazioni in parentesi segnalano un dato differente presente in una delle fonti consultate, e tendenzialmente quello meno certo. La residenza degli armatori è sempre Bordeaux tranne dove indicato in parentesi.

n°	data lic.	data licenza	data domanda	nome nave consegna	tx	band.	armatore richiedente	armatore reale	destin. reale	data partenza
04	04.06.09	09.05.09	13.06.09	<i>Wilhelm Gustav</i>	425 (450)	PR	GUILHON J. P.			15.04.09
05	04.06.09			<i>La Constancia</i>	280	Pap.	ALBRECHT & DELBRUCK	REYHER Ch.	porto Nord	
15	04.06.09	15.05.09	16.06.09	<i>L'Elisabeth</i>	271 (300)	LU	MAREILHAC & Co.			31.07.09
16	16.06.09			<i>Betty</i>	170	BR	SCHUTTE Daniel		Konigsb.	inizi giugno 1809
17	16.06.09	15.05.09	24.06.09	<i>La Mathilde</i>	229 (260) (Pap.)	HL	MEYER Daniel C.		St.Pietrob.	24.06.09
20	16.06.09			<i>Engelbaert</i>	228	BR	RANSON & GARNIER (di Tarnac)	SCHRÖDER & SCHILLER		11.10.09
21	14.07.09	16.06.09	22.07.09	<i>Le Neptune</i>	92 (140)	DK (PR)	REYHER Charles		Pillau	27.09.09
24	21.06.09	17.05.09	29.06.09	<i>Les trois frères</i>	113 (120)	HL (HH)	POHLS	GRAVEL & FOCKE	Riga	02.08.09
25	21.06.09		29.06.09	<i>La Sophie</i>	261 (230)	DK	SCHRÖDER & SCHILLER	WILHELMY	Brema	29.07.09 (29.06.09?)
28	26.06.09		13.07.09	<i>L'Amphion</i>	184	BR	RANSON, DALAMAIN et & (di Tarnac)	WILHELMY frères	Brema	06.10.09
29	26.06.09	17.05.09	03.07.09	<i>La Pomone</i>	152	PR	WUSTEMBERG J. H.		Stoccolm (Stettin)	30.06.09
30	26.06.09	24.05.09	03.07.09	<i>Wilhelm</i>	211	DK	CHICOU BOURBON & fils		Amburgo (Altona)	20.05.09
31	26.06.09	19.05.09	03.07.09	<i>Graf Bernsdorff</i>	237 (220)	DK	GADEN & KLIPSCH			15.06.09
32	26.06.09	29.05.09	04.07.09	<i>Le Courier d'Elbing</i>	209 (220)	PR	DUCORNAU J.n		porto Nord	04.07.09 da Le Havre
33	26.06.09	01.06.09	03.07.09	<i>Latona</i>	324 (340)	PR	GUILHON J. & GUILHON aîné		Stettin	22.07.09 (22.06.09?)
34	26.06.09	14.06.09	03.07.09	<i>Vrouw Margaretha</i>	114 (150)	HL	GRAVEL & FOCKE		Baltico (Russia)	05.07.09
35	26.06.09	19.05.09	03.07.09	<i>Wilhelm Gustav</i>	420 (500)	PR	GUILLOT Philibert et &			luglio 1809
36	26.06.09	25.05.09	03.07.09	<i>Jonge Elder</i>	118 (130)	BR	WILHELMY frères			giugno 1809
41	14.07.09	19.06.09	22.07.09	<i>Le Pomus</i>	394 (340)	HL (HH)	BETHMANN & Co.	CABARRUS & BECHADE	Amburgo	29.08.09
42	14.07.09		22.07.09	<i>Le jeune Cornelès</i>	222 (280)	DK (HL)	MEYER Daniel C.		Amburgo	24.11.09
43	14.07.09	giu. 09	27.07.09	<i>Conferenzrath Bauer</i>	375 (340)	DK	GAUTIER & Co.		Altona	14.08.09
44	14.07.09			<i>Good Hoop</i>	101 (150)	HL	BATRÉ Charles	WILHELMY	Brema	01.09.09

n° lic.	carico andata	valore andata	carico ritorno	valore ritorno	osservazioni
04	386.864 lt vino 8.934 lt aceto	88.600			arrivata Pillau nell'ott. 1809; fa cabottaggio nel Baltico; inverno 09/10 a Danzica
05	215.309 lt vino	49.300			scaricato a Rostock; *
15	250.152 lt vino	74.100			arrivata a St. Pietroburgo; *
16	vino e aceto	40.000			*
17	223.350 lt vino	40.600			*
20	200.670 lt vino	52.900			#
21	47.816 lt vino, 1.400 Kg trebentina frutta, candele, olio	30.876			*
24	112.568 lt vino 1.787 lt aceto	25.600			*
25	236.751 lt vino	53.400			arrivata a Brema; *
28	177.787 lt vino	41.500			arrivata a Brema con licenza scaduta *
29	130.732 lt vino	39.000			arrivata a Stoccolma, e ivi venduta perché inservibile
30	161.705 lt vino	36.200			arrivata a Amburgo; *
31	196.548 lt vino	33.000			arrivata a Stettino, catturata e rilasciata da corsaro francese; *
32	178.613 lt vino	41.400			partita da Le Havre e arrivata a Londra
33	298.396 lt vino	67.525			arrivata a Königsberg il 31.10.10 dopo aver subito grosse avarie; *
34	42.883 lt vino, 315 Kg olio oliva, 43.500 Kg trebentina, altro	66.600	(olio pesce, legno tintura)		*; il ritorno è avvenuto (11.05.10) a Dieppe, alla consegna di Quenoiville, negoziante di Dieppe
35	396.094 lt vino, 300.000 tappi, 5.400 Kg crema tartaro, altro	111.675			catturata da GB, riacquistata a Plymouth; la nave si trova a Riga nel luglio 1811
36	125.969 lt vino	30.200			scaricato a Brema, non rientrata in Francia
41	231.690 lt vino	70.900			*
42	232.284 lt vino 10.200 Kg prugne	57.600			partita per Amburgo, dove non ha potuto approdare; proseguito per Baltico; *
43	336.811 lt vino	79.259			arrivata a Revel (Russia), dove presumibilmente è rimasta
44	96.487 lt vino	21.800			arrivata a Brema; *

n°	data lic.	data licenza	data domanda	nome nave consegna	tx	band.	armatore richiedente	armatore reale	destin. reale	data partenza
45	14.07.09			<i>Le Familien</i>	85	DK	SOLLBERG & Co.		Bergen	01.09.09
46	14.07.09			<i>L'Archipelagus</i>			GOUDET & LICHLENSTEIN			
47	14.07.09			<i>Le Héro</i>	200	USA	MORTON J. A.			
50	14.07.09	17.05.09	22.07.09	<i>Palmbaum</i>	291 (260)	DK	ALBRECHT & DELBRUCK		St.Pietroh. (Altona)	26.06.09
51	14.08.09			<i>Virginie</i>	132	USA	BONAFFÉ de LANCE J.			
52	14.08.09			<i>L'Eglise de Brémen</i>	266	BR	MESLER J. B. & Co.		Brema	
53	14.08.09	11.09.09	29.08.09	<i>Brianica</i>	85 (80)	USA	JONES Jonas		Baltico	
54	14.08.09			<i>Ariadne</i>	220	BR	SCHUTTE Daniel		Brema	
55	14.08.09	14.07.09	23.08.09	<i>L'Hercule</i>	349	PR	FAURE J. M.			09.08.09
56	14.08.09	17.07.09	16.08.09	<i>Wilhelm Ludwig</i>	182 (220)	PR	HESSE D. C. V. ve			29.08.09
57	14.08.09	22.07.09	23.08.09	<i>L'Andromaque</i>	162 (160)	DK (PR)	GUILHON J. & PETTERSEN		Brema	25.08.09
58	14.08.09	31.07.09		<i>Christina</i> <i>Margaretha Lucia</i>	190 (200)	BR	LAUTERUP	GIESE (?)		27.09.09
59	14.08.09	27.07.09	23.08.09	<i>Jurgen & Jacob</i>	156 (145)	DK (PR)	MULS. SY & Co.		Danzica (Stettino)	29.08.09
61	14.08.09			<i>Windt Lust</i>	87	DK	RICHARD P. & BRUYNOODGHE (di Maremmes)	DUFFOURG		
75	14.08.09	30.06.09	22.08.09	<i>Fortuna</i>	249 (225)	HL (HH)	WILHELMY frères		Amburgo	30.08.09
82	14.08.09			<i>Vrouw Gésina</i>			AUBIN CHARRON père (di Maremmes)			
83	14.08.09			<i>Les deux Elisa</i>	200	BR	CLOSSMANN			
84	14.08.09	ag. 09	23.09.09	<i>Zeelust</i>	91	HL	SAINT AMAND			21.08.09
85	14.08.09	28.08.09	27.10.09	<i>Teutonia</i>	150 160	PR (DK)	AGASSYS & Co.		Brema	20.09.09
86	14.08.09			<i>Franciscus</i>	300	HH	DUSSUMIER & Co.			
87	14.08.09			<i>Nordiestern</i>			DUFFOUR de BARTE			
88	14.08.09	ag.09	22.09.09	<i>Delphin</i>	183 (200)	DK	BRUN frères	ALBRECHT & DELBRUCK	Baltico	06.09.09
89	14.08.09			<i>L'Anacréon</i>	220	BR	ALBRECHT & DELBRUCK		Konigsb. da La Rochelle	17.02.10
90	14.08.09			<i>Le Carl</i>	205	HH	MEYER Daniel C.		Amburgo	
91	14.08.09	23.06.09	12.09.09	<i>James Maddison</i>	207 (200)	USA	DUCORNAU	AGASSIS & Co.	Riga	29.08.09

n° lic.	carico andata	valore andata	carico ritorno	valore ritorno	osservazioni
45	vino	16.000			arrivata a Christiansand (Norvegia) e ivi rimasta
46	vino e frutta	88.100			*
47	vino	105.000			partita da La Charente
50	239.431 lt vino	53.600			nave spedita a St. Pietroburgo: licenza inviatale successivamente: *
51					La nave è attesa da New York
52					previsto arrivo per caricare vini e acquavite
53	64.300 lt vino. 46.384 acquavite	39.845	quinquina e oppio	3.400	ritornata a Bordeaux il 19.05.10
54					licenza spedita a Brema, dove si trova la nave: #
55	313.990 lt vino	71.150			catturata da un corsaro inglese, portata a Plymouth e dichiarata buona presa
56	174.452 lt vino	41.850			arrivata a Stettino: *
57	141.157 lt vino	39.200			arrivata a Gothenburg nel dicembre 1809: *
58	176.000 lt vino	40.200			arrivo a Bordeaux da Charente: arrivata a Stettino: non ha potuto rientrare in Francia
59	138.837 lt vino	31.850			arrivata a Danzica: *
61	119.056 lt vino	26.600			#
75	201.015 lt vino	45.100 (52.000?)	?	?	arrivata a Amburgo il 15.09.10; rientrata a Bordeaux il 13.01.11
82	frumento	31.500			partita da Marans: #
83					attesa da Varel
84	46.525 lt vino, 12.508 lt aceto, 620 Kg. olio 1.600 Kg frutta, trebentina, altro	16.300	soda, potassio, stagno, china, olio di pesce, salsapariglia, altro	284.755	tornata a Bordeaux il 21.05.10
85	vino	29.800			#
86					attesa da Amburgo
87					
88	163.066 lt vino	38.900			destinata a Königsberg, fa scalo a Gothenburg il 26.03.10; *
89	frumento e acquavite	40.000			uscita da La Rochelle; arrivata a Amburgo nell'aprile 1810; *
90					
91	168.667 lt vino	38.800			naufragio a Carlsham (Svezia) e grosse avarie interruzione viaggio e due inverni in Svezia: *

n°	data lic.	data licenza	data domanda	nome nave consegna	tx	band.	armatore richiedente	armatore reale	destin. reale	data partenza
99	14.09.09		sett. 09	<i>La Cléopâtre</i>	288 320	PR	GUILHON J. P.	ALBRECHT & DELBRUCK		17.06.09 (maggio 09)
100	14.09.09			<i>Le Préfung</i>	500	PR	WUSTEMBERG			
102	14.09.09	16.09.09	14.10.09	<i>Le Georgina</i>	117	PR	COUDERC, SCHWARTZ & FERRIÈRES	DUFFOUR & LABECHE		30.09.09
105	03.10.09			<i>Die Hoffnung</i>			DOUMERC et &			
108	14.09.09			<i>Le Généreux</i>	100		LALLEMAND, RICHARD & LOMEYER (di Charente)			partita da Charente
114	14.09.09		14.10.09	<i>La Sara Petronilla</i>	185	PR	BÉRAT frères (di Rouen)	WUSTEMBERG		
115	14.09.09	19.05.09	14.10.09	<i>Graf v. Bernstorff</i>	307	DK	MAREILHAC & Co.		St.Pietrobr.	21.06.09
116	14.09.09	01.07.09	24.10.09	<i>La Doris</i>	268	DK	POHLS	VALLES		09.09.09
117	03.10.09			<i>L'Erigone</i>	200	PR	GUILHON & GUILHON l'ainé			
118	14.09.09	19.06.09	14.10.09	<i>La Didon</i>	287	PR	GAUTIER & Co.			21.07.09
120	14.09.09	15.05.09	14.10.09	<i>Frau Rébecca</i>	119	BR	SCHUTTE D. & Co.	SCHRÖDER & SCHYLER	Amburgo	27.10.09
121	14.09.09	27.09.09	14.10.09	<i>L'Anna Sophia</i>	211	PR	MULS. SY & Co.		Danzica	05.09.09
122	14.09.09	05.06.09	14.10.09	<i>Harmonie</i>	122	DK	WILHELMY frères et Co.			04.07.09
123	14.09.09			<i>L'Anna Maria</i>			DUFFOUR de BARTE			
126	03.10.09	16.06.09	14.10.09	<i>Le Gustav</i>	117	PR	REYHER Charles		Königsb.	02.05.09
127	03.10.09	16.06.09	14.10.09	<i>Le Neptunus</i>	122	PR	REYHER Charles		Königsb.	10.06.09
128	03.10.09	dic. 09	14.11.09	<i>Bienenkorb</i>	264	USA	BETHMANN & Co.			09.12.09
129	03.10.09		14.10.09	<i>La Wilhelmina</i>	162	PR	SCHRÖDER & SCHYLER		Stettin	
130	03.10.09		14.10.09	<i>La Frédérica</i>	143	PR	SCHRÖDER & SCHYLER		Collberg	17.06.09
131	03.10.09			<i>Le Jonge Théodor</i>			BATRÉ Ch.			
132	03.10.09		14.10.09	<i>Le Gode Verwating</i>	124	HL	BATRÉ Ch.	DUFFOUR	Rostock	03.10.09
134	03.10.09	lug. 09	14.10.09	<i>Anna Dorothea</i>	126	DK	WILHELMY frères			02.08.09
137	03.10.09	lug. 09	14.10.09	<i>La Famille de Sandefjord</i>	403	DK	DUCORNEAU J.	MORTON & RUSSEL		16.08.09
147	03.10.09	23.05.09	14.10.09	<i>La Louisiane</i>	159	DK	ALBRECHT & DELBRUCK		Amburgo	01.06.09
148	03.10.09	26.06.09	14.10.09	<i>L'Harmonie</i>	243	DK	ALBRECHT & DELBRUCK		Berghen	12.06.09

n° lic.	carico andata	valore andata	carico ritorno	valore ritorno	osservazioni
99	258.020 lt vino 2.850 Kg frutta	74.300			arrivata sett. 1809 a Cronstadi, venduta a St. Pietroburgo 25.11.09; licenza dunque inutile
100					attesa da Königsberg
102	113.929 lt vino	23.600			arrivata il 30.06.10 (dove?), è ripartita con carico di grani per l'Inghilterra; essendo prussiana, non è stato possibile farla tornare in Francia
105					
108	grano	19.200	articoli vari	280.000	arrivata a Bordeaux il 21.04.10
114	126.436 lt vino, 2412 lt acquavite 1.200 Kg frutta e altro	46.850			
115	176.954 lt vino	64.500			arrivata a St. Pietroburgo: *
116	231.614 lt vino, 22.300 Kg prugne 230 Kg. capperi, 200.000 tappi	58.880	?	?	tornata a Bordeaux il 02.11.10
117					previsto di farla arrivare da Amsterdam
118	257.220 lt vino	56.800			non rientrata in Francia: *
120	100.600 lt vino	25.600			appartiene a negozianti stranieri: *
121	201.015 lt vino	45.400			arrivata a Danzica: *
122	101.848 lt vino	23.100			arrivata a Brema: *
123					licenza inviata a Lubeca, dove il direttore della dogana rifiuta di riconoscerla e di far salpare la nave, appartenente a ROSTELNAU di Amburgo
126	104.528 lt vino	21.540			spedizione per conto di armatori stranieri: *
127	125.076 lt vino	28.800			spedizione per conto di armatori stranieri: *
128	165.627 Kg trumento, 2.368 Kg. farina	50.000			spedizione per conto di armatori stranieri: *
129	154.558 lt vino	35.900			arrivata a Stettin: *
130	126.863	31.400			arrivata a Collberg: *
131					nave ancora a Bordeaux (luglio 1811) in assenza di una licenza inglese
132	116.142 lt vino	26.000 (27.797)			*
134	180.466 lt vino	38.790			arrivata a Brema: *
137	15.134 lt vino, 384.100 lt acquavite 5.807 lt aceto	274.500			scaricato a Londra: si ignora se abbia proseguito per Danimarca; non rientrata a causa ritardo nel ricevimento della licenza: *
147	142.944 lt vino	32.200			arrivata a Amburgo nel settembre 1809; *
148	198.690 lt acquavite, 11.462 lt vino	123.800			licenza spedita per Berghen: *

n°	data lic.	data licenza	data domanda	nome nave consegna	tx	band.	armatore richiedente	armatore reale	destin. reale	data partenza
149	03.10.09		14.10.09	<i>Gerechtigkeit</i>	156	HL	MEYER Daniel C.			18.06.09
150	03.10.09		14.10.09	<i>Twee Gebroeders</i>			MEYER Daniel C.	AUDRAC & CAPDEVILLE	St.Pietrobr.	29.09.09
163	08.12.09		03.01.10	<i>Le Spéculant</i>	155	PR	SCHRÖDER & SCHYLER		Collberg	28.04.09 (28.08.09)
164	08.12.09	01.07.09	13.12.09	<i>Vrouw Gésina</i>	59	HL	BATRÉ C. H.	ALBRECHT		05.01.10
165	08.12.09	08.07.09	13.12.09	<i>Die Frau Alida</i>	165	HL	REYHER Charles		Danzica	14.07.09
166	08.12.09	27.07.09	13.12.09	<i>Three Apprentices</i>	168	HL	DUCORNAU J.n			08.12.09
172	26.12.09			<i>La Zeelust</i>	130	HL	GRIESELER			da Charente
173	26.12.09		08.01.10	<i>L'Adolphe</i>	73	PR	BRACHT F.	SCHRÖDER & SCHYLER		03.10.09
174	26.12.09		04.01.10	<i>L'Horatia</i>	125	PR	AUDRAC & CAPDEVILLE		Stettin	18.09.09
175	26.12.09			<i>Morgensteen</i>	420	PR	MORTON & RUSSEL			partenza da Nantes
176	26.12.09			<i>L'Aurora</i>	460	HL	LUBBERT frères et fils			
191	26.12.09			<i>Die Gute Hoffnung</i>	160	LU	BOUDRON & Co. (di L'Orient)			partenza da Charente
198	26.12.09			<i>Amsterdam Packet</i>	222	PR	BONNET E. F. (di Rochefort)			partita da Charente il 15.02.10
204	26.12.09			<i>Die Taube</i>			ALBRECHT & DELBRUCK			04.01.10
205	26.12.09	ag. 09	04.01.10	<i>L'aimable Louise</i>	253	DK	WILHELMY frères		St.Pietrobr.	24.08.09
207	26.12.09	15.05.09	05.01.10	<i>La Betty</i>	175	PR	SCHRÖDER & SCHYLER		Königsb.	03.05.09
208	26.12.09			<i>Hermann (Germanus)</i>	285	PR	J. H. WUSTEMBERG		Königsb.	
209	26.12.09	ott.09	04.01.10	<i>Le Ranger</i>	208 (198)	USA	DUCORNAU J.n			04.12.09
210	26.12.09	24.07.09	26.10.09	<i>Vrouw Catharina</i>	101	HL	REYHER Charles		Danzica	05.08.09
211	26.12.09	01.07.09	05.01.10	<i>Vrouw Gésina</i>	106 120	HL	BATRÉ Charles	ALBRECHT & DELBRUCK		03.02.10
212	26.12.09			<i>La Junon</i>	262		SOLLBERG & Co.			partenza da La Rochelle
213	26.12.09	nov. 09	15.01.10	<i>Virginia</i>	404	USA	MORTON J. A.	DUCORNEAU		13.01.10
214	26.12.09	ag. 09	05.01.10	<i>Le Frédéric</i>	127 150	PR	CLOSSMANN	REYHER		28.08.09

n° lic.	carico andata	valore andata	carico ritorno	valore ritorno	osservazioni
149	151.878 lt vino	26.350			catturata dai Danesi: *
150	92.487 lt vino	21.000			salpata: *
163	142.944 lt vino	34.100			arrivata a Collberg: *
164	59.110 Kg farina	23.275	olio di pesce, legni tintura altro	111.900	tornata a Bordeaux il 15.05.10
165	64.771 lt vino	14.600			*
166	96.800 Kg farina	38.500	soda, salmone, olio merluzzo legni coloranti	170.150	tornata a Bordeaux il 24.04.10
172					
173	60.751 lt vino (probabile confusione con lic. 21: 30.876)	16.400			arrivata a destinazione (dove?); *
174	119.757 lt vino	27.000			catturata da corsaro inglese: *
175	farina	161.000	droghe diverse	586.000	ritorna a Dieppe
176					nave restata a Arcangelo per l'inverno 1810/11 LUBBERT frères sono in fallimento; operazione per conto armatori stranieri: *
191	frumento	44.000	legno, olio di pesce, potassio, altro	268.200	partita da Vannes arrivata a Bordeaux il 12.06.10
198	grano	38.000	legno, soda, china	353.600	arrivata a Bordeaux il 02.06.10
204	vino		droghe diverse (a Anversa)	90.000	ritorno a Anversa, aprile 1810; *
205	250.152 lt vino	70.000			*
207	169.746 lt vino	42.800	(potassio, zolfo, pelli)		ritornata 06.07.10 a Dieppe, per CADIER, neg. di Drepe; negozianti di Bordeaux sono solo commissionari per andata: *
208	270 tonneaux di vino	32.768			arrivata a Königsberg; appartiene a ABBOGG, neg. di Königsberg: *
209	111.228 lt vino, 7772 lt acquavite 5880 Kg olio oliva	73.800			la nave non ha potuto entrare a Falmouth, ha pro- seguito per l'île Bonaparte, dove è stata catturata dagli Inglesi, impossessatisi dell'isola; *
210	93.807 lt vino (confusa con lic. 134: 38.790)	22.100			*
211	1.140 barili farina	34.200	potassio, stagno, legni tintura olio di pesce	178.900	tornata a Bordeaux il 23.06.10
212	grano, farina, vino	53.300	legni tintura, olio e altro		tornata a Bordeaux 8.6.10; licenza deposta presso la Dogana di Ostende; *
213	274.490 Kg farina	106.925			
214	85.903 lt vino semi di erba medica e altro	37.400			catturata da nave inglese e portata in Inghilterra: *

n°	data lic.	data licenza	data domanda	nome nave consegna	tx	band.	armatore richiedente	armatore reale	destin. data	partenza
215	26.12.09			<i>La Spéculation</i>	170	DK	LAUTERUP			
226	26.12.09			<i>Le Gurge Deyer</i>	280	USA	GUESTIER Daniel			
231	26.12.09			<i>De vier Brüder</i>	160	PR	GADEN C. & KLIPSCH			prevista da Tonningen
235	13.01.10		10.01.10	<i>Toe Söstre</i>	136	DK	VON HEMERT & DEGMONT	GADION		03.01.10
236	13.01.10	dic. 09	23.05.10	<i>La jeune Marguerite</i>	275	BR	FIEFFÉ & COTTINEAU	V.ve MAUCHON		30.07.10
237	13.01.10		29.01.10	<i>Die Liebe</i>	138	HL	HOVY C. et fils	CLOSSMANN		29.01.10
238	13.01.10	dic. 09	24.01.10	<i>L'Abigail</i>	202	USA	DUPOUY jeune	DUCORNEAU		16.12.09
239	13.01.10			<i>La kleine Anna</i>	150	PR	ROBLÉ jeune			
240	13.01.10	dic. 09	07.02.10	<i>La Fortuna</i>	150	PR	Le ROY P. & LANGUIGNEUR	ALBRECHT & DELBRUCK		15.02.10
247	13.01.10			<i>Le Commencement dettu anche (Le Frindschap)</i>	150	DK	BAES L., de BAL & Co. (di Ostende)			partenza da Ostende
251	13.01.10			<i>Le Hinrich</i>			ALBRECHT & DELBRUCK	COPPINGER		(25.08.09)
252	13.01.10	14.07.09	24.01.10	<i>La Dorothea</i>	184	DK	SCHRÖDER & SCHYLER		Danzica	25.08.09
253	13.01.10			<i>L'Elisabeth</i>	400	PR	DUCORNEAU			deve arrivare da Auray
254	13.01.10			<i>Vrouw Elisabeth</i>	77	HL	REYHER Charles		Danzica	
255	13.01.10			<i>Le Waksamkeit</i>	110	HL	BATRÉ C. H.			
256	13.01.10			<i>Min Ven</i>	220	DK	SOLLBERG & Co.			
257	13.01.10			<i>Ruschhedden</i>	250	DK	LAUTERUP			
258	13.01.10			<i>La Marianna Lucia</i>	145	PR	DUFFOUR de BARTE			
259	13.01.10		26.01.10	<i>Le Triun</i>	148 (200)	PR (DK)	BRUN frères	ALBRECHT & DELBRUCK		04.09.09
267	13.01.10			<i>Nimphia</i>	113	HL	RICHARD & BRUINHOOGHE (di Maremmes)			partenza da Maremmes

n° lic.	carico andata	valore andata	carico ritorno	valore ritorno	osservazioni
215					#; licenza restituita a Parigi senza farne uso
226					rinuncia alla licenza: la nave era venuta come parlamentare, ed è ripartita in tale veste
231					licenza non usata, perché la nave non è mai stata spedita da Stettino a Bordeaux dai proprietari
235	1.209 Hl. frumento 400 barili farina	33.553			non rientrata in Francia: secondo armatori, deve trovarsi in qualche porto della Manica, dove è andata con carico legname; *
236	87.802 lt vino, 70 hl (lt) acquavite, 122.133 Kg farina di frumento	47.910	pelli, legno tintura, stagno altro	353.140	ritornata a Bordeaux il 5.11.10
237	1.768 Hl. frumento	30.056	legno tintura, olio di pesce, altro	187.100	tornata a Bordeaux il 29.07.10
238	153.305 Kg farina	60.200	olio di pesce, legno tintura, potassio	180.000	tornata a Bordeaux il 13.06.10
239					nave venduta a FIEFFÉ prima dell'accordamento della licenza; licenza non usata
240	134.408 Kg. frumento	32.368	oggetti diversi	153.000	attende permesso di rientrare davanti al porto di Lorient: ritorno a Dunquerque
247			legno tintura, pelli, potassio, altro	218.000	partita da Bergen, arrivata a Bordeaux il 22.10.10, indirizzata a Pellettrau
251					nave arrivata a Nantes e da lì rispedita con carico di frumento: * (in alcuni stati, confusione di diversi dati con lic. 252)
252	146.224 lt vino (138 tonneaux vino)	33.500 (36.000)			arrivata a Danzica: *
253	4.800 Q. frumento	80.000			partita da Auray; tornata a Le Havre
254	87 tonneaux di vino	32.000			*
255					nave ancora a Bordeaux per mancanza licenza inglese
256			(potassio, gomma, legno di tintura	268.000)	ritorno a Dieppe (04.09.10), dove la nave è venduta a COLLGHAM di Parigi
257					la licenza risulta erroneamente attribuita a DUFFOUR DEBARTE di Bx.; restituita a Parigi senza essere stata usata
258					
259	172.893 lt vino	47.900 (33.000)	6.842 pelli da concia, legno Nicaragua legno giallo	227.900 (213.000)	spediz. andata per conto casa di Königsberg; la nave è rientrata a Bordeaux il 02.11.10, indirizzata a SCHRODER & SCHYLER
267			488 balle soda	160.000	arrivata a Bordeaux il 28.07.10

n°	data lic.	data licenza	data domanda	nome nave consegna	tx	band.	armatore richiedente	armatore reale	destin. reale	data partenza
274	13.01.10			<i>L'Island</i>	220	DK	ALBRECHT & DELBRUCK			
275	13.01.10	14.07.09	29.01.10	<i>Juffrouw Gébina Tholen</i>	86 (100)	PR	SCHRÖDER & SCHYLER		Collberg	20.07.09
276	13.01.10			<i>Johanna Tholen</i>	200	PR	REYHER Charles			prevista da Rocheport
277	13.01.10			<i>Le Philémon Paul</i>			BATRÉ C. H.			
278	13.01.10			<i>L'Enigheisen</i>	170	DK	SOLLBERG et &			prevista da Marsiglia
279	13.01.10			<i>Le Hoffnung</i>	222	PR	LALLEMAND J. RICHARD & LOHMEYER (di Charente)		Bergen	partita da Charente 15.01.10
282	29.01.10		28.03.10	<i>La Wilhelmina</i>	156	HL	BATRÉ C. H.	GERMONT		19.09.09
283	29.01.10		20.02.10	<i>Kammerbeer Rosenkranz</i>			ALBRECHT & DELBRUCK		Christiansand	
284	29.01.10			<i>Le Trison</i>			SCHRÖDER & SCHYLER		Rostock	agosto 09
285	29.01.10			<i>L'Albicora</i>	100	DK	SOLLBERG et &			prevista da Roscoff
302	29.01.10			<i>Einigkeit</i>	80	HL	BATRÉ	LASSABATHIE freres		
304	29.01.10			<i>Le Saint Peter</i>	190	PR	SCHRÖDER & SCHYLER		Danzica Königsberg	sett. 09
336	19.02.10	01.07.09	01.03.10	<i>Le Carl</i>	213	HL	MEYER Daniel C.			20.02.10
349	19.02.10			<i>Vrouw Johanna</i>	125	HL	DUVIGNAU & PUJALON		Amburgo	ott. 09
350	19.02.10	ott. 09	01.03.10	<i>De Jonge Adolphe</i>	161 (150)	PR	CHOBELET junior & Co.			29.06.10

n° lic.	carico andata	valore andata	carico ritorno	valore ritorno	osservazioni
274					
275	90.680 lt vino	20.400			salpata: *
276					
277					la nave è a Bordeaux (ag. 1811) per mancanza di una licenza inglese
278					
279	frumento		legno tintura, soda	145.700	arrivata a Bordeaux il 26.05.10
282	159.579 lt vino	32.895			*
283	vino, acquavite	200.000			
284	vino				arrivata a Rostock; *
285					partenza prevista da Roscoff (Ile et Villaine)
302	62.575 Kg farina. 259 Kg frutta, 40 tonneaux vino		soda, legno, pelli	82.700 (218.000)	arrivata a Bordeaux il 05.09.10
304	178 tonneaux vino				arrivata a destinazione: *
336	127.916 Kg frumento, 68.152 Kg farina	52.514			
349	125 tonneaux vino	40.000			presa, poi rilasciata, dal nemico; *
350	66.603 lt vino, trebentina, miele, frutta, 200 sacchi farina, altro	65.810	legno tintura, olio di pesce, pelli quinquina, altro	261.300	arrivata a Bordeaux il 09.03.10 e/o 2.11.10

ANNESSE N°8

Licenze semplici della serie di Bordeaux ritirate dagli armatori (1810-1811)

Fonti: A.N.P., F¹²265, pp. 174v.-175r.; F¹²1688A

N.B.: benché firmate tutte nell'agosto 1810, le 17 licenze che compongono questa serie furono date in distribuzione, e quindi inviate ai prefetti per la rimessa agli armatori, tra l'agosto 1810 ed il gennaio 1811.

Il numero della licenza indica la serie di distribuzione (Bordeaux, *licences simples*).

n° lic.	costo	armatore	città armat. nave	nome	tx e bandiera	da	data licenza	data ritiro
1	800 (+60fr/tx)	RICHON Jean	BX	<i>L'Actif</i>			12.08.10	29.08.10
6	800	BIDERMANN		<i>Joffrouw Johanna</i>			12.08.10	12.01.11
8	800	BAES, de BAL & C.ie		<i>Le Commencement</i> Ostende			12.08.10	26.12.10
11	800	AUDRAC et CAPEDEVILLE	BX	<i>La Confiance</i>	171 (pruss.)	porto Nord	26.08.10	26.10.10
12	800	LEROI et LANGUIGNEUX	BX	<i>La Fortune</i>	150	Bergen (pruss.)	26.08.10	16.01.11
15	800	CHOBLET junior et &	BX	<i>Jonge Adolphe</i> (o: <i>Le jeune</i> <i>Edouard</i>)	161 (pruss.)	Drontheim	26.08.10	26.01.11 vd. lic. ancien système 350

ANNESSO N°9

Bordeaux, serie: *Licences diverses*. Licenze ritirate dagli armatori (1811-1814)

Fonti: A.N.P., F^{12*}265, pp. 175r.-180v.; F⁷6344; A.d.G., 8M186 e 8M188

Il numero della licenza indica la serie di distribuzione (Bordeaux, licences diverses).

Abbreviazioni:

a. = arrivata a Bordeaux

a-v. = acquavite

d.c. = derrate coloniali

p. = partita da Bordeaux

v. = vino

LRDU = licenza restituita dopo utilizzazione

n° lic.	costo	armatore	città armat.	nome nave	tx nave	da	a	data licenza	data ritiro	osservazioni
3	200	JOHNSTON et DOWLING	Walter BX	<i>L'Hirondelle</i>				19.10.11	12.11.11	
5	800	BALGUERIE SARGET	BX	<i>Le Neptune</i>	402	BX	G.B.	12.01.12	10.06.12	LRDU, a. da Londra con metalli e pelli, 7.10.12
6	800	DUCOURNAU	BX	<i>Le petit Charles</i>	110	BX	New York	17.01.12	24.03.12	
7	800	ROBLES jeune & BOUSQUET Jean	BX	<i>l'Eugène</i>	422	BX	USA	17.01.12	04.02.12	
8	800	LASSABATHIE et LAFITTE	BX	<i>Le Pierre et l'Emile</i>	214	BX	Londra	30.01.12	05.03.12	LRDU
9	800	JOHNSTON Walter & DOWLING	BX	<i>La Providence d'Ostende</i>	223	BX	Londra	30.01.12	04.03.12	
10	800	JOHNSTON Walter et fils	BX	<i>L'Union</i>	184	BX	Londra	30.01.12	12.03.12	LRDU
11	800	GUESTIER Daniel	BX	<i>Le Pacificateur de Dunquerque</i>	226	BX	Londra	30.01.12	05.03.12	LRDU, a. con d.c. da Londra, sett. 1812
12	800	CABARRUS J. V. et &	BX	<i>La Marie de Dunquerque</i>	187	BX	Londra	30.01.12	05.03.12	LRDU, a. con d.c. da Londra, sett. 1812
13	800	PORTAL et &	BX	<i>L'amitié de Dieppe</i>	237	BX	Londra	30.01.12	05.03.12	a. da Londra con d.c. sett. 1812

n° lic.	costo	armatore	città armat.	nome nave	tx nave	da	a	data licenza	data ritiro	osservazioni	
14	800	GRAMONT	BX	<i>Le Charles et Philippe Johanna Tholen</i>	200	BX	Londra	17.02.12	23.05.12	LRDU, a. ott.(?) 1812	
				cambio nave: 3.7.12:							
15	800	CHOBELET junior	BX	<i>Les deux Frères</i>		BX	Londra	17.02.12	16.06.12	LRDU, a. da Londra sett. 1812	
16	800	FIEFFÉ et COTTINAU	BX	<i>L'Amitié</i>	212	BX	Londra	17.02.12	25.05.12	p. 27.6.12 con v. e seta: a. da Londra con d.c. ag. (ott.?) 1812	
17	800	BALGUERIE SARGET	BX	<i>La Dame Henriette</i>	272	BX	Dublin	17.02.12	02.06.12	LRDU, a. da Liverpool 28.8.12 con d.c.	
18	800	DUCORNEAU J.	BX	<i>Morgernstein</i>	425	BX	Londra	17.02.12	15.07.12		
19	800	PHILIPPON et &	BX	<i>La jeune Adèle</i>	240	BX	Londra	17.02.12	15.07.12		
20	800	FOUSSAT Justin	BX	<i>L'Elisabeth Eléonore</i>	150	BX	Londra	17.02.12	16.06.12	LRDU	
21	800	BERNADET et PRECLOS et &	BX	<i>La jeune Marguerite</i>	236		BX	Londra	17.02.12	10.06.12	LRDU
22	800	BALGUERIE junior	BX	<i>L'Edmond</i>	404	BX	Londra	17.02.12	06.07.12 (08.07.12)		
23	800	DUPOUY Jean	BX	<i>L'Argo</i>	355	BX	Londra	17.02.12	20.07.12	a. da Londra con d.c. nov.(?) 1812	
24	800	COQUEREL Charles Eugène	BX	<i>L'Aventure</i>	90	BX	New York	30.03.12	02.06.12		
26	800	LAFITTE Jaques et FENSWICK Joseph	BX	<i>La Marie</i>	216	BX	Londra	11.07.12	21.09.12	LRDU	
28	800	OTARD	BX	<i>La Caroline</i>	269	BX	Londra	14.07.12	17.08.12		
29	800	VAN AKEN Veuve et fils	Gand	<i>L'Union d'Alost</i>	168	BX	Londra	11.07.12	18.09.12		
30	800	DEVETTE Jean, V.ve et fils	BX	<i>Le Paket</i>	120	BX	Londra	11.07.12	27.08.12		
31	800	GEMUSENS Marc	BX	<i>Le petit Louis</i>	303	BX	Londra	11.07.12	21.09.12		
32	800	MUHL A.L. et &	Danzica	<i>La Phoenix</i>	600	BX	Danzica	07.08.12	29.10.12	LRDU	
33	800	MUHL A.L. et &	Danzica	<i>L'Autumn</i>		BX	Danzica	07.08.12	10.12.12	LRDU	
34	800	PORTAL et &	BX	<i>La Fortitude</i>	156	BX	Londra	31.07.12	17.11.12	LRDU	
35	800	CHOBELET junior et &	BX	<i>La Vigilance d'Ostende</i>	246	BX	Londra	24.08.12	02.10.12		

n° lic.	costo	armatore	città armat.	nome nave	tx nave	da	a	data licenza	data ritiro	osservazioni
37	800	BALGUERIE SARGET et &	BX	<i>La Dame Henriette</i>	272	BX	Londra	24.08.12	10.11.12	LRDU
39	800	VERDONNET poi applicata alla nave:	Paris	<i>Le Neptune</i> <i>La Josephe</i>	402	BX	Londra	24.08.12	10.11.12	
40	800	DUFFOUR DEBARTE	BX	<i>L'Elisabeth</i> <i>Eléonore</i>	158	BX	Londra	24.08.12	24.10.12	LRDU
41	800	CALLAGHAN Luc	Paris	<i>La Lucilla</i>	193	BX	G.B.	12.10.12	12.02.13	
44	800	CORBUN Nicolas Augustin François	BX	<i>La Caroline</i>	138	BX	G.B.	13.10.12	24.03.13	LRDU
45	800	COPPINGER Jacques	BX	<i>Hoffnung</i> <i>d'Harlingen</i>	110	BX	G.B.	13.10.12	03.04.13	sequestrata in G.B. per scaduta licenza inglese
47	800	ABEGG J.F. et fils retiré par ALBRECHT-DELBRUCK	Brema	<i>Landfreunde</i>	178	BX	G.B.	13.10.12	24.03.13	LRDU
49	800	LEROY Pierre et LANGUIGNEUX	BX	<i>Le Packet</i>	126	BX	G.B.	13.10.12	10.02.13	
50	800	BAYLE jeune		<i>La Vigilance</i>	246	BX	Londra	13.10.12	25.02.13	LRDU
51	800	MEYER	BX	<i>La Caroline</i>	138	BX	G.B.	13.10.12	22.01.13	
52	800	THIESSET Gasser	Boulo gne	<i>La Maria</i>	301	BX	G.B.	09.01.13	06.04.13 (07.04.13)	LRDU
53	800	MEILLIER ODRIET et &	BX	<i>La Dame Annegina</i>	90	BX	G.B.	09.01.13	06.04.13	
56	800	PERRIER frères retiré par RUBICHON	(Paris)	<i>Le Gange</i>	424	BX	G.B.	11.01.13	12.03.12	LRDU
57	6000	BAOUR et & avec FLEURY Emery	BX	<i>L'Amitié</i>	499	BX	G.B.	11.01.13	29.01.13	LRDU, p. 20.2.13 con v. e a-v.; a. 10.6.13
58	6000	PARIS et CARRIÉ avec HARDEL L. et &	BX	<i>L'Ann Marie</i>	270	BX	G.B.	11.01.13	01.02.13	
59	6000	LACLOTTE et LAMARQUE avec F. COUDERC	BX	<i>La Maly</i>	386	BX	Londra	11.01.13	19.02.13	LRDU
60	6000	BOSC J.J. et NAIRAC J. B.	BX	<i>Maria</i>	280	BX	G.B.	11.01.13	01.02.13	LRDU
61	6000	DUSSUMIER frères avec CHICOU-BOURBON	BX	<i>Le Neptune</i>	402	BX	G.B.	11.01.13	03.02.13	
62	6000	DESFOURNIEL avec DUDEVANT Louis	BX	<i>L'Ackermann</i>	502	BX	G.B.	11.01.13	29.01.13	p. 20.2.13 con v. e altro; a. da Londra 15.6.13

n° costo lic.	armatore	città armat.	nome nave	tx nave	da	a	data licenza	data ritiro	osservazioni
63 6000	CABARRUS et & avec BONTEMP fils	BX	<i>La jeune Anne</i>	289	BX	G.B.	11.01.13	06.02.13	p. 28.2.13 con v. e a-v.; a. 11.6.13
64 6000	GUESTIER P.F. et BALGUERIE junior	BX	<i>La jeune Estelle</i>	315	BX	Londra	11.01.13	20.03.13	LRDU
65 6000	LORIAGUE et & avec MARTEL et & Cognac	BX	<i>Le Cantabre</i>	707	BX	G.B.	11.01.13	06.02.13	LRDU
66 6000	PORTAL et & avec GAUTIER et &	BX	<i>L'Anseaica</i>	456	BX	G.B.	11.01.13	30.01.13	p. 2.3.13 con v.& a-v.; a. 8.6.13 da Londra
67 6000	CLAMAGERAN ainé et OLANYER aîné	BX	<i>L'Espérance</i>	441	BX	Londra	11.01.13	20.02.13	LRDU
68 6000	Fontemilliat	Vant?	<i>La jeune Adèle</i>	250	BX	Londra	12.02.13	23.02.13	
69 6000	SASPORTAS & EMERIGUE avec B. & L. MARTIN	Paris	<i>Charles Philippe</i>	267	BX	Londra	11.02.13 (11.01.13)	01.03.13	LRDU
70 6000	BARILLON, SABLES et LAGET	Paris	<i>La Providence</i>	210	BX	Londra	11.02.13 (11.01.13)	03.03.13 (04.03.13)	LRDU
71 6000	JOHNSTON Nathaniel et fils	BX	<i>L'Union</i>	170	BX	G.B.	20.02.13	10.03.13	
72 6000	OSY Joseph retiré par FERJER André	Anversa	<i>Cosmopolite</i>	400	BX	G.B.	20.02.13	24.03.13	LRDU
73 6000	HOTTINGUER et & avec TERNAUX frères	Paris	<i>L'Asia</i>	317	BX	Londra	11.01.13	05.03.13	LRDU, p. 5.3.13 con v. e a-v.; a. 11.7.13
74 6000	BÉRARD JJ. & CORDIER avec TISSET		<i>La Sophie</i>	300	BX	Londra	11.01.13	09.03.13	LRDU, p. 21.3.13 con v. e a-v.; a. 11.7.13
75 6000	BOUCHER fils	Aigle	<i>Le Jeune Jacob</i>	205	BX	G.B.	25.02.13	16.03.13	
76 6000	FIEFFÉ et COTTINEAU	BX	<i>Le Phoenix</i>	219	BX	G.B.	05.03.13	01.04.13	LRDU, p. 6.5.13 con v. e a-v.; a. luglio 1813
77 6000	LEFEVRE Jacques et &	Paris	<i>Les deux frères</i>	200	BX	G.B.	11.01.13	17.03.13	LRDU
78 6000	SCHRODER et SCHILLER	BX	<i>Le point du jour</i>	121			12.03.13	28.04.13	
83 6000	FLORY et AYCARD N. et fils	Paris	<i>L'Alfred</i>	536	BX	G.B.	11.01.13	02.04.13	LRDU
84 6000	LEROY et LAGUIGNEUX	BX	<i>Le Nimphe</i>	151			29.03.13	10.05.13	sequestrata in G.B. per scaduta licenza inglese
85 6000	CHOBELET junior	BX	<i>Jonge Clara</i>	220	BX	G.B.	29.03.13	21.04.13	LRDU, p. 7.5.13 con v.;

n° lic.	costo	armatore	città armat.	nome nave	tx nave	da	a	data licenza	data ritiro	osservazioni
86	800	BALGUERIE SARGET et & poi sostituita con ia	BX	<i>La Belle</i> <i>Johanna Tholen</i>	220	BX	G.B.	29.03.13	21.04.13	LRDU
104	800	PHILIPPON (110)	BX	<i>L'Amitié</i>	500	BX	G.B.	28.04.13	28.09.13	(validità prolungata di 4 mesi il 15.07.13)
106	600	PERIER frères	Paris	<i>L'Amitié</i>	500	BX	G.B.	11.01.13	27.09.13 (04.10.13)	
107	800	DUCORNAU Jean	BX	<i>L'Anna Maria</i>	270	BX	G.B.	14.05.13	25.10.13	
109	800	RODRIGUEZ V.ve fils et frères	BX	<i>L'Hendrick</i>	431	BX	G.B.	14.05.13	02.11.13	
113	800	REYHER Charles	BX	<i>L'Asie</i>	317	BX	G.B.	20.03.13	20.08.13	
115	800	BIRÉ Louis et DUPEYRAT junior	BX	<i>La Providence</i>	223	BX	G.B.	14.05.13	26.10.13	
116	800	PASQUET ainé	BX	<i>La Confiance</i>	250	BX	G.B.	14.05.13	24.10.13	
130	800	DAURIOL C.	BX	<i>L'Auguste</i>	110	BX	G.B.	13.06.13	24.10.13	
135	800	GRAMONT	BX	<i>La Providence</i>			G.B.	29.06.13	???	(licenza d'equazione per La Johanna Tholen)
136	800	DELESCLUZE	Bruges	<i>Le Triton</i>			Norvegia	02.07.13	16.09.13	
137	800	LEROY et LANGUIGNEUX	BX	<i>La jeune</i> <i>Marguerite</i>	230	BX	Londra	15.07.13	12.02.14	
139	800	PÉRIER frères	Paris	<i>La Confiance</i>	160	BX	G.B.	02.09.13	08.10.13	licenza d'equazione per controbilanciare import. del <i>Mercurius</i> , di SÖHLE, lic. anseatica serie Amburgo n° 18 (06.10.10)
141	800	DUPOUY V.ve et fils	BX	<i>La Sophie</i>	300	BX	Norvegia	05.11.13	10.02.14	
145	800	DUCORNAU Jean	BX	<i>Jeremia</i>	100	BX	Spagna ord.Min.06.01.14		12.02.14	

ANNESSE N°10

Livorno, serie: Licenze semplici. Licenze ritirate dagli armatori

Fonti: F^{12*}265; F¹²2044, camicia Livorno

Abbreviazioni:

c.i.f. = valore del carico cost - insurance - freight

GB = Gran Bretagna

Tutte queste licenze sono del costo di 800 franchi.

Tutti gli armatori sono di Livorno

n°	data licenza	data consegna	nave	armatore	destinaz.	osservazioni
1	13.08.10	02.11.10	<i>St. Nicolas</i>	COSTACCHI & fils	Tunisi	rinnovo: licenza n°15 partita 4.12.10; catturata da GB valore esport.: 229.634 FF (c.i.f.)
2	13.10.10	22.11.10	<i>St. Nicolas</i> (capitano: Costantino)	ADAMO D.que Marie	Palermo (via Civitav.)	rinnovo: licenza n°14 partita 8.1.11 prodotto esportaz.: 172.975,55 FF
3	21.10.10	07.12.10	<i>Nouveau Phenix</i>	COEN BACRI Nathan		licenza scaduta senza utilizzarla
6	21.10.10	04.02.11	<i>Paquet de Livourne</i>	FILIPPI Ant. & J.h		
12	23.01.11	23.02.11	<i>Minerve</i> (capitano: Nicola di Giovanni)	PAPANDREOPULO Demetrio	Patrasso	partita 30.4.11 con carico di 204.529 FF di valore; catturata da GB dopo sosta a Malta per tradimento del capitano
13	23.01.11	11.03.11	<i>St. Jean Baptiste</i> (capitano Tagliafico)	DUPOUY freres	Tunisi	partita 28.03.11 valore esport.: 51.893 FF (c.i.f.) catturata da GB
14	23.01.11	02.04.11		rinnovo licenza n° 2		arrivata 2.4.11 valore importaz.: 111.482,99
15	23.01.11	26.04.11		rinnovo licenza n° 1		(rilasciata da GB dopo cattura)

ANNESSO N°11

Livorno, serie: Licenze diverses. Licenze ritirate dagli armatori

Fonti: F^{12*}265, pp. 244v.-248r.; F^{12*}266; F¹²2044, camicia Livorno; F¹²2108; F¹²2144-45; AF^{IV}1344.

In totale furono emesse tra il 24 giugno 1811 ed il 30 dicembre 1813 87 licenze diverse per il porto di Livorno. Il costo è di 200 franchi per le licenze n° 15-30 (licenze in bianco); 800 franchi per le licenze n° 1-14, 31-46, 57-84 e 86-87, e di 2.000 franchi per le licenze n° 47-56 e 85.

Tutti gli armatori sono di Livorno, tranne Jean Sabatini (licenza n°1) che è di Bastia

Abbreviazioni:

ott. = di bandiera ottomana

gr. = greca

n°	data licenza	data consegna	nave	capitano	armatore	destinaz.	osservazioni
1	24.06.11	04.11.11	<i>St. Antoine</i>		SABATINI Jean		partita 14.10.11
12	17.02.12	21.03.12	<i>St. Nicolas</i>	Mitilia	ADAMO D.que Maria		partita 25.6.12
14	02.03.12	23.03.12	<i>Ste. Anne</i> (ott.)		PAPANDREOPULO Demetrio	Patrasso	partita 2.4.12
31	29.03.12	01.05.12	<i>Paquet de Livourne</i> (140 tx)	L. Barilaro	ROHA' Davis	Tunisi	partito 20.7.12 ritornato 7.10.12
32	07.08.12	01.10.12	<i>Fortune</i> (fr.)	Pittaluga	PINCHAS David	Tunisi	partito 12.11.12
33	31.07.12	29.09.12			FILIPPI Ant. & J.h		
34	24.08.12	05.10.12	<i>St. Nicolas</i> (fr.)	Chianico	COSTACCHI & fils	Tripoli	partito 26.12.12
35	24.08.12	05.10.12	<i>St. Lucas</i> (gr.-ott., 140 tx)	Moraiti	WATSON Richard	Patrasso	arrivato 22.3.13 partito 12.8.13
37	01.01.13	09.02.13	<i>Paquet de Livourne</i> (fr.)	Barilaro	ADAMO D.que Maria	Mediterraneo	partito 5.3.13
38	04.01.13	29.01.13	<i>St. Nicolas & Prophete Elie</i> (ott., 165 tx)	Théodoropulo	BRECCI Etienne	Patrasso	arrivato 7.6.13 partito 6.10.13
39	04.01.13	30.01.13	<i>St. Nicolas</i> (gr.-ott.)		BUONCRISTIANI Joachim	Levante & Barberia	arrivato 18.8.13 da Smirne
41	04.01.13	21.04.13	<i>Notre Dame de Rosaire</i> (fr.)	Colombino	WALSER KRIEMLER & Co.	Mediterraneo (Sp. esclusa)	partito 20.5.13 tornato 30.9.13 da Isola Maddalena

n°	data licenza	data consegna	nave	capitano	armatore	destinaz.	osservazioni
42	04.01.13	17.02.13	<i>Madonna di Montenero</i> (fr.)	Lavarello	ROUVIER Toussaint		partito 6.3.13 arrivato mag. 13 da Malta
43	07.01.13	13.04.13	<i>Quatres frères</i> (algenna)	Ackmeth	COEN SOLAL Salomon	Mediterraneo	inizia con importaz.: partita 16.4.13
44	07.01.13	11.02.13			WATSON Richard	Mediterraneo	
46	11.01.13	24.02.13	<i>Assomption</i> (fr.)	Sarzana	CHIAPPE G. Ant. & Co. SAPPA G. Ant. & co.	Mediterraneo (Sardegna)	partito 24.4.13 arrivato 1.10.13
48	12.01.13	08.03.13	<i>Providence</i> (fr., 81 tx)	A. Riga	DUPOUY frères & BUONCRISTIANI Joachim	Mediterraneo (Malta)	partita 6.4.13 arrivata 10.6.13 con derrate coloniali
59	20.02.13	23.04.13	<i>Notre Dame de Rosaire</i>		SEMIANI Gelasio	Mediterraneo*	nave non partito a causa della peste a Malta
61	20.02.13	09.04.13	<i>Etrusco</i> (fr.)	Bortolani	PEGNA Isaac	Mediterraneo *	partito 26.4.13 ritornato 27.8.13
62	20.02.13	23.03.13	<i>St. Joseph</i> (fr., 96 tx)		DANTY & ANTONY	Mediterraneo *	partito per Malta 6.4.13, catturato da GB, bloccato a Malta da peste, rientrato 16.12.13
67	22.03.13	21.05.13	<i>Fortunata Cara Solimana</i> (323 tx)	Hassan Murali	COEN SOLAL Salomon	Smirne-Tunisi partito 17.1.14	arrivato 26.7.13
69	10.04.13	24.05.13			SEROR & Nissim SERUSI	da/per Levante	operaz. deve iniziare con importaz., ma na ve non arriva a Liv.
72	14.05.13	25.06.13			FILIPPI Ant. & J.h	per Levante & Barberia	
73	14.05.13	25.06.13			FILIPPI Ant. & J.h	per Levante & Barberia	
74	15.07.13	24.08.13	<i>Madonna di Magaspileo</i>	Andrea d'Attaraso	BRECCI Etienne	Levante (inizio con importazione)	arriva 6.1.14 da Patrasso
82	04.11.13				VALENSIN Abram Levi		operaz. inizia con importazione
86	05.11.13				COEN SOLAL Salomon		

* Spagna esclusa; proibita importazione di derrate coloniali.

ANNESSO N°12

Livorno, serie: Permessi ottomani. Permessi ritirati dagli armatori

Fonti: F^{12*} 265, pp. 252v.-253r.; F¹²2044, camicia Livorno; F¹²2108; F¹²2173-74;

Tutti gli armatori sono di Livorno, tranne «Cachard Belknap & Hodge», che sono di Marsiglia.

I permessi costano 1.000 franchi ciascuno. Obbligo di importare 1/3 del carico di cereali, e divieto di importare zucchero, caffè e indaco.

Abbreviazioni:

alg. = nave di bandiera algerina

ott. = id., ottomana

gr. = id., greca

mar. = id., marocchina

tun. = id., tunisina

n°	data licenza	data consegna	nave	capitano	armatore	destinaz.	osservazioni
1	18.10.10	07.12.10	<i>Trois frères</i> (298 tx. alg.)	Rais Achmet	COEN BACRI Nathan		nave a Liv. da 2.4.10 richiesta rinnovo per- messo marzo 1811
2	18.10.10	12.12.10	<i>Tetuan</i> (500 tx. mar.)		COSTACCHI & fils	da Smirne	permesso inutilizzato
3	18.10.10	28.12.10	<i>Selim</i> (136 tx. mar.)	Abdula	COEN BACRI Nathan	Algeri (export: 30.309 FF)	partita 18.1.11; richiesto rinnovo 28.6.11 per ritorno
6	18.10.10	03.02.11	<i>Zelima</i> (120 tx. tun.)		CACHARD BELKNAP & HODGE		permesso inutilizzato
7	18.10.10	07.02.11	<i>Anastasia</i>		COSTACCHI & fils		in attesa rinnovo (nov. 1811)
11	25.03.11	26.04.11	<i>Sie. Ange</i> (300 tx. gr.-ott.)	Lucchieri	PAPANDREOPULO Demetrio	Patrasso (import: 85.523 FF)	arrivata 23.8.11 attende rinnovo per esportazione
12	25.03.11	26.04.11	<i>Mahi</i>	Ali-Ben-Marad	DUPOUY frères	Tripoli (export: 313.024 FF)	rimpiazza la lic. n°4 partita 19.6.11

Nota:

- La *Trois Frères* non ha potuto partire perché posta sotto sequestro a Livorno in quanto proprietà algerina. A sequestro finito, il permesso è scaduto.
- La *Selim* era ancorata a Livorno dal 6.6.10.
- La *Sainte Anne* era arrivata a Livorno il 23 agosto 1811, con decisione del 19 ottobre Napoleone ammetteva il carico, imponendo tuttavia una riesportazione del controvalore; nel febbraio 1812 era ancora a Livorno, in attesa di una prolungazione della validità del permesso.

ANNESSE N°13

Licenze anseatiche. Licenze concesse il 18 agosto 1810

Fonti: A.N.P., F¹²265, pp. 30v-31; AF^{IV}1080, Etat des navires munis de licences anséatiques, s.d.; AF^{IV}1706^D, relazione del Ministero della Guerra a Napoleone; AF^{IV}1654^A, plaq. 1; F⁴2353, camicia "Licences anséatiques"

Destinazione dichiarata per tutti gli armamenti: Bordeaux

Valori espressi in franchi. Valore del carico in parentesi quadra: dato risultante dal rapporto di Flegny (A.N.P., F¹²2165), cfr. *supra*, cap. 6.3

n° lic.	nome nave	tx	band. armatori	partenza nave	valore diritti	valore carico	
1	<i>Alvina</i>	221	SCHWARTZ & RETTICH SCHLINGEMANN (cauzione)	20.09.10	12.600	40.460 [56.000]	arrivata a Bordeaux in zavorra. 15.01.11
2	<i>Anseatica</i>	530	GODEFFROY Pierre RUCKER & WESTPHALEN	01.10.10	31.800	124.866 (123.866) [65.000]	arrivata a Bordeaux in zavorra. 16.01.11
3	<i>Franciscus</i>	390	DOORMANN Fr. GOSSLER J. B.	01.10.10	23.400	280.791 [79.500]	arrivata a Bordeaux in zavorra. 16.01.11
4	<i>Fortune</i>	250	WIEDEMANN J. A. MOORHMANN P.H.	01.10.10	15.000	109.070 [25.000]	arrivata a Bordeaux in zavorra. 16.01.11
5	<i>Maria Margaretha</i>	176	De CHAPEAUROUGE & Co. DE LA ROCHE	01.10.10	10.560	25.000 [36.000]	arrivata a Bordeaux in zavorra. 11.02.11
6	<i>Seculum</i>	310	GOTTSCHALK & SALAMON SAUDER JACOB Joseph	03.10.10	18.360	103.120 [32.500]	
7	<i>Henriette Caroline</i>	252	SCHRODER J. D. MELENHAUSEN & Co.	03.10.10	15.000	68.495 [32.500]	
8	<i>Le Schwan</i>	188 (179)	RAUGE Daniel HULSENBECK F. A.	03.10.10	11.280	269.941	ripartita da Bordeaux per Londra il 14.2.13 con vini (119.472 lt) e sete del valore di 197.400 fr., armatore su commissione: D. GUESTIER (Bord.)
9	<i>Sirène</i>	198	BEREN ROSEN Salomon DURVEL Christian	03.10.10	11.880	185.895	
10	<i>Maria Francisca</i>	342	FLINOT H. E. G. SCHILLER & Co.	03.10.10	20.520	135.336	

n° lic.	nome nave	tx	band.armatori	partenza nave	valore diritti	valore carico	
11	<i>Maria</i>	310	BEREN ROSEN Salomon RUCKER & WESTPHALEN	15.10.10	18.600	89.700	
12	<i>Jeune Louis</i>	120	DECLERY Robert LOHMANN D. P.	15.10.10	7.200	72.882	
13	<i>Amour</i>	230	ACKERMANN Ulrich ACKERMANN Abraham	22.10.10	13.800	125.790	arrivata a Bordeaux in zavorra. 11.02.11
14	<i>Vesta</i>	188 (160)	DÖHREN André von PEIN N. von	04.11.10	11.280	4.900	arrivata a Le Havre 11.03.13 con rame e acciaio, alla consegna della V.ve Homberg (Le Havre), va (luglio) a Pauliac e riparte 16.10.13 per Gran Bretagna con acquavite, sete, prugne
15	<i>Boersenhalle</i>	210	TONNIES P. D. DAUMAN	04.11.10	12.600	43.660	arrivata a Bordeaux in zavorra. 11.02.11
16	<i>Ackermann</i>	524	ACKERMANN Ulrich ACKERMANN Abraham	04.11.10	31.440	219.510	
17	<i>Jeune Jean</i>	126	GLASER Jacob Heinrich JANSSEN Jean	21.11.10 (22.11.10)	7.560	66.021	
18	<i>Mercure</i>	252	LU STOLLERFOHL C. D. (HH) (di Lubecca) SÖHLE G.H. & Co. (cauzionari, di Amburgo)	21.11.10 (22.11.10)	15.120	167.887	arrivata a Le Havre il 03.02.13 da Londra (9.1.13) per FOACHE (pelli e metalli. 403.040 fr.); prosegue in zavorra per Bordeaux per caricare il controvalore: arriva a Bx. il 2.4.13, vi riparte per la Gran Bretagna il 25.4 con acquavite, sete e altro (471.233 fr.); i F.lli Perier ottengono un'altra licenza per "La Confiance" (serie diverse, n° 139) per controbilanciare l'importazione della "Mercure"
19	<i>Nicolaus</i>	264	TONNIES P.D.V. DAMMAN Henry	06.12.10	15.840	210.020	entrata a Tremblade in zavorra il 21.12.12, da Londra, sequestrata per ordine del Ministro del Commercio
20							licenza restituita a Parigi, 20.06.12, inutilizzata

Totale valore carico d'esportazione: 2.343.344 franchi

Totale valore diritti percepiti: 303.840 franchi

(Totale stazza: 5081 tx , a 60 franchi/ t. = 304.860 franchi)

ANNESSE N°14

Lista dei cento più tassati di Bordeaux, 1812

Fonte: A.d.G., 3 M 19, lista manoscritta dei cento più tassati, redatta dal *maire*, 7 aprile 1812.

Legenda: SC= stato civile [m = sposato, c = celibe, v = vedovo], seguito dal numero di figli. Fortuna espressa in reddito annuo.

COGNOME, nome	professione & funzioni	nato	SC	prof. passata	fortuna	tasse dip.	tasse
ARNOUX Jean Baptiste	negoz.	1778	m1	negoz.	12000	1900	2200
ALBESPY Jean	avv.	1745	m2	avv., consiglio 500, coll. Arr		587.59	587.59
BALARESQUE Joseph Simon	propriet.	1762	m3	negoz.	3000	1800	1800
BALGUERIE Junior Jean Et.	negoz.,armatore. cons.mun. membro ch. comm	1756	m4	capit.,armat.,trib. comm.,comit. navigaz.	13000	2398	2398
BALGUERIE Pierre	negoz., <i>officier</i> munic.	1764	m1	negoz.	5000	1792	1792
BAOUR Jean Pierre	negoz., collegio elett., giudice tribunale comm.	1748	m2	negoz., membro cons. e ch. comm., cons. mun.		3700	3700
BARBE Jean Silvain	presid. cant., coll.elett. cons. dipart., propriet.	1746	m6	avv.,consigl. Cour des Aides,commiss. Trib. La Réole	8000	600	600
BAUBENS [ainé] Alexis	propriet.	1780	m0	propriet.,commissario ripartitore contribuz.	6000	2113	2113
BEAUREGARD Charles M. F.	propriet.	1751	m0	tesoriere di Fr.,amm.mun.		1593.41	1593.41
BÉCHADE [ainé] Vital	cons. Corte Imp. BX	1757	m2	consigl. Cour des Aides	8000	1726	1726
BÉCHADE DIDIER André	propriet., cons. Arr. coll. elett.	1759	m0	giud. trib. comm., membro ch. comm.		2400	2400
BIRÉ Jean Joseph	propriet.	1746	m0	consigl. Parlamento BX		3500	3500
BARENES Jacques	avv., consigl. Prefett.	1775	m2	avv.	6000	600	600
BOUÉ [ainé] Jean	propriet.	1755	m9	armatore	9000	2982	2982
BATRÉ Charles Louis	consigl. Prefettura	1763	m4	negoziante	6000	600	600
BOURBON Louis	propriet.	1749	m7	marinaio		1800	1800
BOUIRE BEAUVALLON Ant. Ol.	avv.	1782	m0	avv.		293.84	809.84
BRUNAUD ainé Ol. Jean P.re	negoz.	1735	m5	negoz., console Borsa, ch. comm., <i>jurat</i>	6000	1103	1103
de BREZETS Nicolas Ant.	1° Presid. Corte Imp. BX	1745	m	avv.	20000		
BRUN Joseph	negoz., giud. Trib. comm.	1774	m3	negoz.		3703.14	3703.14
CABARRUS Jean Valère	negoz., consigl. mun., membro cons. Gen. comm. Parigi	1758	m5	negoz., ch. comm.		6200	6200
CAMESCASSE Jean	negoz.	1736	m4	negoz.,cons. mun., ch. comm.	20000	2011	2011
CAILA Pierre	consigl. mun.coll. elett.	1744	c	avv. Cour des Aides	25000	2000	2000
CHALUP Joachim	presid. Cour Imp. BX	1757	v2	consigl. Parlement		677.63	1594.01
CHAVAILLE Etienne	presid. tribunal dog. BX	1771	m2	propr., <i>maire adjoint</i>	8000	1606	1606
CHICOU-BOURBON Pierre B.	negoz.,raffin.,coll. elett.	1753	m9	console, borsa, dir. comm. <i>officier</i> munic., amm. dipart.		1947	1947
CLARCK Luc Tobie	consigl. Corte Imp. BX, coll. elett., consigl. mun.	1761	m2	avv., giudice pace	10800	853	853

COGNOME, nome	professione & funzioni	nato	SC	prof. passata	fortuna	tasse dip.	tasse
COUDERC François	negoz.	1753	m1	negoz., armata Reno		1452	1452
CARRIÉ Ant. Ignace Bonav.	medico	1757	m7	medico, prof. fisiol.	3000	2020	2020
CORTEAU François	costruttore navi	1766	m6	ing. marina, costrutt. navi		1200	1200
CHAUMEL Jean Antoine	negoz.	1762	m1	agente di cambio		3350	3350
DE PIIS Jean Baptiste	propriet.,consigl. fabbr.	1774	m1	propriet.		2674	3700
DUCLOS Gervais	giud. Trib. comm.,cons. mun membro coll. elett.	[1752]	m2	negoz.		2500	2500
DE GALZ MALVIRADE J.n P. Ed.	sotto-pref. BX, <i>auditeur conseil d'Etat</i>	1781	c	propriet.	12000		
DE PUYSEGUR J.ques M.ie P. C.	propriet., <i>maire adjoint</i>	1755	m1	propriet., militare cons. mun.	10000	645	1835
DELORD Etienne	farmacista	1768	c	farmacista		1638	1638
DE TRANCHERE Arnaud	propriet.	1763	c	propriet.,consigl. Corte Aides	2500	2500	
DE GERES Louis Elie	propriet.	1780	c	propriet.	10000	1919	1919
DELPIT Jean	consigl. Corte Imp. BX. cons. mun.	1770	m3	amm. distretto. dip., avv., membro Corpo Legisl.	1600	890	890
DESGRANGES TOUZIN Pierre	avv.	1770	m6	segret. distretto, commiss. Direttorio	1500	348	348
DE BREZETS [ainé] Jean	avv.	1738	m8	avv.	7000	1900	2700
DELPECH André	propriet.	1751	m3	<i>greffier</i> , chef del Parlam.		1309	1309
DESEZE Paul Victor	coll. elett., rettore Accademia Imp. BX	1754	m3	medico. membro Costituente	6000	1100	1100
DESFURNIEL Jean Antoine	reggente manif. tabacchi presid. Cantone, coll. elett.	1755	m2	fermiere, ricevit. gen. tabacchi. negoz.		1241	2523
DESTIENNE Louis J. Fr. Marie	propriet., luogotenente	1771	c	propriet., militare	15000	2100	2100
DOWLING Jacques	giud. Trib. comm. BX	1764	v2	negoz.		2077	2077
DUBLAN-LAHET Jean Baptiste	propriet.	1770	m1	propriet.		2370	2370
DUDEVANT Louis Hyac.	propriet., elett., amm. dipart., monte pietà	1752	m3	console comm. dirett. ch. comm.	5000	1090	1090
DUFFORT André	legale, consigl. Corte Imp. consigl. mun., prefett. e dipart.		m4	avv., procurat. del re	12000	1500	1500
EMERIGON Marc Pierre Marie	avv., coll. elett. dipart.	1762	c	procuratore	25000	2135	4768
EMERY Fleury	negoz.	1756	m0	negoz., giud. Trib. comm.	12000	724	2624
FERRIERE Gabriele	negoz.	1747	m5	negoz.		977	977
FELLONEAU Jean Bapt. Belair	negoz.	1752	c	negoz.	7000	1676	1676
FAURE Jean Mathieu	negoz.	1755	m5	negoz., armatore		1600	1600
FIEFFÉ Charles Jacques	negoz., adjoint maire	1743	m1	negoz.	7500	1400	1650
GANDUQUE Louis Fr.	propriet.	1769	m3	propriet.	13500	1696	1696
GAUTIER [ainé] Jean Élie	negoz., Bureau Charité	1743	m3	negoz., consigl. mun., ch. comm.		3124	3574
GRAMONT Jacques Barth.	presid. cant., <i>maire adjoint</i> consigl. gen. dipart.	1747	c	negoz., Trib. comm., presid. ch. comm., cons. gen. comm. Parigi		2017	2017
GUESTIER Daniel	negoz., presid. Trib. comm.	1755	m5	capitano nave, negoz.		3397	3982
GUESTIER Pierre François	negoz.	1753	m5	negoz., ch. comm.		2390	2390
GUYET LAPRADE Pierre T.	conserv. fores., coll. elett.	1755	v2	avv. Parlamento BX	5000	830	830
GRESSIER [ainé] Jean	mercante	1757	m1	merc., guardia nazion.	6000	1455	1455
GERAUD Charles	negoz.	1738	m2	negoz.		2207	2207
HOURQUEBIE Pierre	negoz., propr., coll. elett.	1751	m4	negoz.		2000	2300

COGNOME, nome	professione & funzioni	nato	SC	prof. passata	fortuna	tasce dip.	tasce
JOHNSTON Nathaniel	negoz.	1743	v8	negoz., ch. comm.		2252	2252
LEBLANC NOUGUES Domin. Fr.	cons. gen. dipart.	1745	m2	segret. Parlamento BX		2000	2000
LASSABATHIE [ainé]	negoz., consigl. mun.	1768	m0	negoz.		2481	2481
LASSABATHIE [jeune] Ant. G.	negoz.	1778	m1	negoz.		2037	2037
LEFEBURE Jean Michel	negoz., consigl. mun., membro ch. comm.	1750	m2	negoz., funzioni munic. e commerciali varie		900	900
LYNCH Jean Baptiste	<i>maire</i> di BX, coll. elett. presid. cantone e cons dipart.	1749	v0	presid. Parlement BX,	20000	3930	3930
LELEU Pierre	propriet.	1737	m2	capit. nave, negoz.		1711	1711
LAFITTE [ainé] Jacques	propriet., coll. elett.	1765	m5	armat., capit. Trib. comm.	4000	1400	1400
LACHAPELLE Etienne	propriet., procurat. imp. Trib. Doganale	1772	c	propriet., consigl. prefett.		1000	1000
LUR-SALUCE Ant. Marie H. A.	conte Imp., ciambellano	1786	m2	propriet., uff. cavall.	40000	5978	8478
LETELLIER Jacques Fr. Joseph	propriet., consigl. prefett.	1765	m1	propriet., negoz., <i>maire</i> BX, <i>maire adjoint</i>	3000	1500	1500
MONTAUBRICO Pierre	avv. Corte Imp.	1750	m4	sostit. procur. Parlam.		869	869
MAREILHAC Jean Baptiste	negoz.	1745	m3	negoz., consigl. dipart., ch. comm.	4896	4896	
MAGNAN Charles Jean René	dirett. Demanio e Registro	1766	m3	<i>surnumeraire</i> , ricevitore, verificat., ispett. Registro		698	1118
MACCARTHY Jean	negoz., consigl. mun. coll. elett.	1753	m3	negoz., console comm., ch. comm.		1933	1933
MERMAN Pierre	courtier, coll. elett.	1750	m5	<i>courtier</i>		3700	3700
MEYDIEU Pierre Fr.	negoz., consigl. mun.	1754	m3	negoz.	15000	1709	1809
MONBALON Jean Baptiste	medico, bibliotecario Acc. consigl. mun.	1755	v3	medico, amministr. dipart. commiss. Gov., consigl. mun.		1139	1225
MATHIEU Jean Baptiste	notaio, <i>maire adjoint</i>	1769	m4	notaio, commiss. Direttorio, <i>maire</i>	6000	1000	1000
NOIRET CESAC Charles	propriet., coll. elett.	1756	m1	capit. Dragons		1100	1100
NAIRAC Jean Baptiste	negoz., consigl. mun., ch. comm.	1754	m3	negoz., fabbr. zucchero, elettore		1760	2510
O-QUIN Jean Valentin	propriet.	1745	v7	console, ch. comm., <i>jurat</i>	3831	804	804
PARIS Jean Baptiste	negoz.	1772	v4	negoz.		3400	3400
PEYCHAUD Joseph Guillaume	negoz.	1735	m6	propriet.		1200	1200
PEYRRONNET Pierre Denis	avv.	1778	m4	avv.		1800	1800
PONTET Pierre Bernard	propriet., consigl. mun. coll. elett.	1764	m1	avv., Garde du Roi, commiss. di guerra		2400	2400
PIECK [fils] Jean	negoz.	1764	m5	negoz., guardia naz.	6000	1500	1500
RATEAU Pierre Valentin	avv.	1761	m4	giudice distretto Cadillac		900	900
ROZAN [fils] Jean Pierre M.	notaio	1759	c	notaio		1711	1711
ROBERT DE SALAFON Claude L.	dirett. contribuz.	1766	m1	control., ispett. contrib.	10000	1000	1300
SIMON Charles	giureconsulto	1753	m5	giudice Trib.	8000	1000	1000
ST.-ANGEL Jean	propriet.	1755	m0	propriet., militare	12000	2300	2300
TRENQUALYE Jean Fr. L. Cyp.	consigl. Corte Imp. BX	1763	m3	consigl. Parlam., <i>maire</i> giudice di pace, Corpo Leg.	10000	1543	1543
VERGNES [ainé] Pierre	propriet.	1743	m0	negoz.		2187	2187
VIGNES Paul	negoz.	1760	m4	negoz.	20000	2378	2378
VIGNES Raimond	propriet., capit. <i>louveterie</i>	1765	c	capit. Guardia Naz.	18000	962	1862

ANNESSE N°15

Lista dei cento più tassati di Livorno, 1812

Fonte: A.N.P., F^{1B}II Méditerranée 3, lista manoscritta dei cento più tassati, redatta dal *maire* il 19 marzo 1812.

Legenda: SC= stato civile [m = sposato, c = celibe, v = vedovo], seguito dal numero di figli; * ex-nobile; ** membro del dissolto Ordine di Santo Stefano. Fortuna espressa in reddito annuo

COGNOME, nome	professione & funzioni	nato	SC	prof. passata	fortuna	tasse
ABUDHARAM Isaac del fu Sal.	negoziante e <i>rentier</i>	1752	m3	negoz. e <i>rentier</i>	18.000	1002.32
ABUDHARAM Salomon	negoziante e <i>rentier</i>	1771	m2	negoz. e <i>rentier</i>	18.000	1002.32
ABUDHARAM Samuel	negoziante e <i>rentier</i>	1774	m0	negoz. e <i>rentier</i>	18.000	1002.32
AGOSTINI Paolo	<i>rentier</i>	1771	m3	* e <i>rentier</i>	8.000	915.94
ANICHINI Cesare	proprietario	1747	v2	* e negoziante	4.000	618.85
ARBIB Isaac del fu Daniel	negoziante	1753	m2	negoziante	15.000	1171.27
ARBIB Isaia del fu Daniel	negoziante	1750	m7	negoziante	15.000	1258.83
ARGHIB Salomon del fu Moise	<i>rentier</i>	1754	m5	negoz. e propriet.	9.480	1396.36
ARRIGHI Sante Pasquale	negoziante [ma: <i>courtier</i>]	1770	m2	proprietario	3.000	437.92
ATTIAS Isach del fu Emman.	proprietario	1781	c	proprietario	10.000	558.82
ATTIAS Jacob del fu Emman.	proprietario	1786	c	proprietario	10.000	558.82
ATTIAS Leone D. del fu Emman.	proprietario	1784	v0	proprietario	10.000	558.82
BARGELLINI Giov. del fu Gius.	negoziante e <i>rentier</i>	1774	m3	negoziante	10.000	887.77
BARGELLINI Vinc. del fu Seb.	negoziante e <i>rentier</i>	1738	c	<i>rentier</i> e negoziante	10.000	887.77
BARTOLLOMEI Paolo	<i>rentier</i>	1757	c	<i>rentier</i>	26.000	1957.97
BERRETTONI Luigi	distillatore e propriet.	1761	m6	liquorista	10.000	842.34
BICCHIERAI Franc. Maria	<i>rentier</i>	1750	m0	*. <i>rentier</i> , poste	16.000	2192.40
BONAMICI Giuseppe	capomastro	1748	c	capomastro	3.500	551.92
BONECHI Giovanni del fu A.	negoziante e <i>rentier</i>	1762	m1	negoziante	20.000	1044.06
BUSNACH David	<i>rentier</i> [ma: negoziante]	1763	m1	negoziante	60.000	2810.28
CALAMAI Giovanni	negoziante e <i>rentier</i>	1756	m0	negoz. console russo	30.000	1244.82
CAPPELLINI Giuseppe	proprietario	1742	m0	merc. pesce, propr.	8.000	782.81
CARDOSO LAINES Abraham	fabbricante di cappelli	1751	v3	negoziante	6.000	629.07
CARTONI Pasquale	capo tagliapietre, propr.	1757	c	capo tagliapietre	7.000	637.45
CASTELLI Simone	negoz., consigliere munic. membro tribunale commercio	1771	c	negoziante	8.000	580.59
CERRAI Giuseppe	proprietario	1753	m0	albergatore	7.000	383.69
CHIELLINI Luca	proprietario	1761	m5	proprietario	8.000	1238.44
CHIESA Carlo	<i>rentier</i>	1742	c	costruttore e propr.	16.000	623.29
CONTI Niccola	negoziante e proprietario	1759	m2	marinaio e negoziante	25.000	948.57

COGNOME, nome	professione & funzioni	nato	SC	prof. passata	fortuna	tasse
COPPI Luigi Leonardo	<i>rentier</i> ; consigliere munic. e dipart., giudice 1 ^a istanza	1763	m10	legale	14.000	909.87
COSTACCHI Filippo	negoziante; consigliere mun.	1773	m3	negoziante	10.000	1224.26
D'ANGIOLO Ranieri	ciambellano, capit. porto	1766	m4	ufficiale marina, **	12.000	849.21
DAMIANI Giuseppe	<i>rentier</i>	1748	m1	<i>rentier</i>	7.000	912.56
DANTY Vincent	negoz., consigliere munic.	1752	v3	negoziante	30.000	847.81
DE MATTEI Domenico	<i>rentier</i> , consigl. munic.	1764	v2	<i>rentier</i> , govern. Liv.	15.000	1334.00
DE MEDINA Daniel del fu Dav.	cons. mun.	1753	v1	amministr. naz. ebraica propr. e neg. (nel 1808)	3.000	568.00
DECUGIS Domenico G.	legale	1752	m6	<i>commis</i>	2.600	452.63
DEL BARALLE Pier Giuseppe	<i>rentier</i>	1755	m3	negoziante	20.000	567.00
DEL VALLE Iacopo	negoziante	1764	m4	negoziante	20.000	1331.28
DELLA LONGA Pietro R.	<i>rentier</i> e merciaio	1744	v3	merciaio	6.000	570.86
DELLE PIANE Riccardo	negoziante e proprietario	1782	m3	negoziante	8.000	763.00
DISPERATI Gaspare	notaio, consigl. municip.	1765	v0	procuratore	5.000	566.20
DUPOUY Luigi	negoz., consigliere munic.	1769	m3	negoziante	25.000	1090.00
FABBRI Filippo	<i>rentier</i>	1757	m1	gestore caffè, <i>rentier</i>	8.000	680.96
FAGIOLI Benedetto	<i>rentier</i>	1752	c	distillatore	16.000	459.91
FAUQUET Giov. Luigi	negoziante	1757	m3	<i>commis</i> e negoz.	7.000	418.82
FILIPPINI Sante del fu Al.	proprietario	1780	v4	propriet. [fornaio]	4.000	703.61
FRANCO Iacopo	<i>rentier</i>	1781	m3	<i>rentier</i>	30.000	1514.80
FRANCO Raffaele	<i>rentier</i>	1785	m2	<i>rentier</i>	30.000	1514.80
GARGANI Giuseppe del fu G.B.	<i>rentier</i>	1752	v5	esattore	4.000	658.05
JANER Francesco	negoziante e proprietario	1779	m6	negoz. e propriet.	12.000	808.10
JANER Salvatore	negoziante e proprietario	1784	c	negoz. e propriet.	12.000	808.10
LALETTA Pietro	<i>lancajo</i> e proprietario	1737	m3	capit. nave, <i>lancajo</i>	5.000	737.89
LEVY L'AINÉ Iacopo	negoziante e proprietario	1762	v0	negoz. e propriet.	12.000	784.00
LORENZI Carlo Ant.	<i>rentier</i>	1729	v1	*	3.600	559.94
LORENZI Giov. Sestilio	<i>rentier</i> , percett. Monte pio	1771	c	* e <i>commis</i>	4.500	859.91
MALENCHINI Pietro del fu G.	proprietario	1764	m6	proprietario	16.000	2140.13
MARCONI Pietro del fu Sebast.	<i>rentier</i>	1757	c	orafo	5.000	790.16
MAZZONI Vincenzo	fabbricante cappelli	1745	m6	sarto, fabb. parasole	20.000	885.19
MENICANTI Francesco	merc. di viveri e propriet.	1758	m6	merc. <i>idem</i> e propr.	5.000	461.89
MENICANTI Josaphat	merc. di viveri e propriet.	1763	v3	merc. <i>idem</i> e propr.	5.000	461.89
MERTELLINI Albizio	avvocato, consigl. munic.	1774	v2	avvoc. e **	6.000	657.69
MICALI Carlo del fu Giacinto	merc. di oggetti diversi	1752	m3	merc. di ogg. diversi	6.000	1151.69
MICHON Antonio	presid. trib. 1 ^a istanza	1740	c	* e avvocato	20.000	2184.18
MICHON Carlo	<i>rentier</i> , Comit. benefic.	1771	m4	*	20.000	2184.18
MICHON Francesco	<i>rentier</i>	1771	c	*	15.000	1055.69
MICHON Giovanni	<i>rentier</i> , Comit. ospizi	1769	m3	*, **	15.000	1055.69
MIRANDA LEONE Giuseppe	<i>rentier</i>	1766	m1	<i>rentier</i>	8.000	1248.09
MODIGLIANI Aron del fu Abram	merc. drappi al dettaglio	1755	v5	merc. drappi al dettaglio	6.000	1193.39
ORSINI Vincenzo	mercante di vino	1756	m7	mercante di vino	6.000	625.24
PAFFETTI Giuseppe	avvocato e <i>rentier</i>	1766	m0	avvocato e *	10.000	670.50
PARENTI Giovanni	<i>rentier</i>	1745	v4	<i>rentier</i> , **	10.000	960.29
PATRINO' Alessandro	negoz., consigliere munic.	1756	m5	negoziante	15.000	1338.19
PAVOLI Lorenzo	notaio e proprietario	1766	c	notaio	3.500	645.39
PAVOLI Pietro del fu Dom.	<i>rentier</i>	1776	c	<i>commis</i> , negoziante	4.900	519.69

COGNOME, nome	professione & funzioni	nato	SC	prof. passata	fortuna	tasce
PELLETIER de BERMINY Gio. B.	<i>rentier</i> , Comit. ospizi	1747	v2	**	12.000	662.69
PEREYRA DE LEON Gabriello	<i>rentier</i>	1747	v3	<i>rentier</i>	5.000	775.80
PEREYRA Jacopo	<i>rentier</i>	1754	m4	<i>rentier</i>	5.000	633.19
RECANATI Isach Vita	<i>rentier</i>	1752	m8	negoziante	10.000	1301.49
RECANATI Salvatore	<i>rentier</i>	1756	m9	negoziante	10.000	961.29
RIGNANO Angelo del fu Vita	negoziante	1752	m4	merc. drappi al dett.	8.000	529.46
SANTONI Giovanni Battista	proprietario	1749	m10	magazziniere e propr.	3.500	581.39
SARAFF Michel	<i>rentier, adjoint del maire</i>	1769	m3	*	8.000	572.89
SCALI Niccola	<i>rentier</i>	1747	m5	<i>rentier e **</i>	5.000	731.69
SCIARABATTI Raffaele	negoziante	1752	m0	negoz. e propriet.	20.000	714
SEMACH Daniel	negoziante	1772	m4	negoziante	8.000	1347.79
SPRONI Francesco	<i>rentier e maire</i> Livorno	1760	m4	*, **	12.000	1372.19
STICHLING Gio. Bern.	<i>rentier</i>	1749	m2	<i>commis</i> e negoziante	12.000	388.19
STRAMBI Pietro Paolo	<i>rentier</i>	1746	m3	negoziante e *	20.000	2712.69
TACCETTI Giovanni Antonio	tagliapietre e propriet.	1735	m2	tagliapietre	4.000	677.89
TEDESCHI Salom. del fu Leone	negoziante	1764	m6	negoziante	15.000	1001.19
TIDI Francesco	<i>rentier</i>	1762	v2	* e <i>rentier</i>	5.000	859.10
TOBLER Giovanni	negoziante [ma: <i>rentier</i>]	1745	m2	negoziante	18.000	692.69
TOMEI Luigi	negoziante	1752	m9	negoziante	9.000	713.91
TOMMASI Francesco	merc. vini e proprietario	1746	v6	capitano nave	5.000	642.59
ULRICH Giov. Cristofano	negoziante, console DK	1747	m3	negoziante	20.000	786.69
UZIELLI Giuseppe	negoz., consigl. munic.	1771	m4	negoziante	15.000	1185.69
UZIELLI Laudadio	negoziante	1751	m2	negoziante	15.000	1334.69
VALSOVANO Antonio	merc. di tele e propriet.	1750	c	mercante di tele	6.500	681.19
VERNACCI Pietro Francesco	<i>rentier</i>	1772	m5	<i>commis</i> e proprietario	5.000	755.11

ANNESSO N°16

Lista dei cento più tassati di Amburgo, 1812

Fonti: St.a.HH., 112-3 *Mairie* 18: lista a stampa del 26 settembre 1812; A.N.P., F¹BII Bouches de l'Elbe 1-2, lista manoscritta dei cento più tassati, 18 giugno 1812; *Adreßbuch*, 1812. Alcune correzioni e integrazioni in *Aus den Jahren*, 1917: 7-14 e SCHRAMM, 1949: 276-280 (ma entrambi contengono errori).

Legenda: SC= stato civile [m = sposato, c = celibe, v = vedovo], seguito dal numero di figli; * senatore; ** *Bürgermeister*; + segretario del Senato; ++ *Oberalter*. Fortuna espressa in reddito annuo.7

COGNOME, nome	professione & funzioni	nato	SC	prof. passata	fortuna	tasse	Restauraz.
ANDERSON C.D.	conservatore ipoteche	1753	m1	giureconsulto +	12.000	2094.74	
von AXEN Otto	<i>maire adjoint</i> [negoziante]	1757	m7	merc. mobili	8.000	1007.46	+ 1814
BARTELS J. H.	vice-presid. Corte Imper.	1762	m4	giureconsulto *	6.000	782.86	** 1820
BEHN J. Simon	<i>rentier</i>	1749	m3	<i>confecturier</i>	8.000	782.72	
BENECKE C. Daniel	negoziante	1768	c	negoziante	16.000	828.30	* 1815 ** 1835
von BERGEN Bart.Gott.	commerciante in grassi	1753	m7	comm. grassi	6.000	1675.16	
BIEBER Franz Dettlef	negoziante	1763	m5	negoziante	12.000	786.76	
BIELENBERG Wilhelm	orafo	1771	m2	orafo	2.000	1234.90	
BODE Nicolas Heinr.	negoziante	1751	m4	negoziante	10.000	1293.04	
BOUTIN Joh.	ufficiale di sanità	1764	m4	medico	6.000	837.88	morto 1814
BROCK Joh. Fried.	mercante all'ingrosso	1737	m8	negoziante	8.000	1198.30	
BURMESTER J.A.A	merc. di spezie all'ingr.	1761	m6	merc. spezie id.	6.000	798.54	
BURMESTER J.H.	<i>particulier</i>	1757	m4	mercante	3.000	1057.32	
de CHAPEAUROUGE Jean	<i>maire adjoint</i> [negoziante]	1770	m3	negoziante	16.000	2039.08	
CORDES Joh. Died.	negoz. di vino all'ingr.	1730	v7	*	50.000	886.26	morto 1813
CORDS Martin Heinr.	negoz. di vino all'ingrosso	1739	v6	merc. vino	12.000	1911.76	
DOORMANN Franz	negoziante	1749	v11	negoziante	35.000	1189.20	
von DÖHREN Andreas	commerciante	1748	m6	raffinat. zucch.	18.000	1854.82	
DUNKER Joh. Wilhelm	negoziante	1771	m7	negoziante	8.000	1305.04	
EWALD Ferd. G.	negoziante	1776	m4	negoziante	12.000	854.82	
EYBE Nicolas Bernhard	banchiere	1749	v4	*	12.000	852.82	
von FABER Martin Jacques	giureconsulto	1752	m0	giureconsulto	18.000	1800.78	
FISCHER J.H.H.	banchiere [ag. di cambio]	1754	m7	banchiere	35.000	993.00	
FLÜGGE Hermann	merc. di vino all'ingrosso	1742	m9	merc. vino id.	24.000	802.54	
GABE Joh.	negoziante	1737	m4	*	30.000	1384.24	
GLÄSER Jacob Hinr.	negoziante	1788	m0	negoziante	8.000	924.58	++ 1842
GODEFFROY Peter	<i>rentier</i>	1749	v8	negoziante	50.000	1924.74	
GOLDSCHMIDT Lion Abraham	mercante all'ingrosso	1761	m4	negoziante	18.000	1254.80	
GRÄPEL Joh. Gerhard	negoziante all'ingrosso	1747	m3	*	20.000	1007.20	
GÜLTZOW Wilhelm Friedrich	mercante all'ingrosso	1774	m2	negoziante	8.000	1154.40	
von HALLE Wolf E.	banchiere	1761	m5	banchiere	25.000	1668.58	
HALLER M.J.	negoziante	1770	m4	negoziante	12.000	939.08	

COGNOME, nome	professione & funzioni	nato	SC	prof. passata	fortuna	tasse	Restauraz.
HANFFT Joh. Joachim	<i>rentier</i>	1776	v0	mercante	6.000	2774.52	
HARTZ Chr. Andreas	merc. di vino all'ingrosso	1765	m8	mercante vino	8.000	1416.18	
HEEREN Frederic	negoziante	1770	m3	negoziante	10.000	951.50	
HEISE Joh. Georg	produttore di birra	1779	m0	mercante	4.000	1076.72	
HELLMANN Nicolas Wolder	mercante all'ingrosso	1735	v0	mercante	12.000	782.58	
HERTEL Peter Friedrich	fabbricante di zucchero	1769	c	fabbric. zucch.	12.000	1140.94	
HERTZ David Moses	banchiere	1746	v0	banchiere	15.000	838.18	
HERTZ Levy	mercante all'ingrosso	1763	m5	mercante	12.000	842.04	
von HOSSTRUP Gerhard	<i>rentier</i>	1771	m0	negoziante	16.000	1152.90	++ 1843
HUDTWALCKER Joh. Michael	negoziante all'ingrosso	1747	m6	negoziante e *	15.000	863.90	
JANSSEN Joh.	negoziante	1754	v4	negoziante	30.000	1409.42	
JENISCH M. Joh.	negoziante	1760	v5	negoziante [e *]	40.000	1464.92	
JENQUEL Jacques Henri	negoziante	1765	v3	negoziante	6.000	1174.22	* 1814
KNAUER Georg A.	negoziante	1759	m10	mercante vino	44.000	1579.12	
KNOEFEL J. August L.	mercante all'ingrosso	1762	m4	mercante	4.000	784.38	
KOCH Joh. Daniel	negoziante	1742	v4	negoziante [e *]	40.000	1799.00	** 1821
KRUSE H.H.	raffinatore di zucchero	1760	v0	raffin. zucch.	16.000	781.30	
LATTMANN Friedrich Carl	<i>rentier</i>	1757	m0	<i>courtier</i>	6.000	777.82	
LOHMANN Christian H.	mercante al dettaglio	1747	m7	mercante spezie	6.000	1219.70	++ 1814
LUDENDORFF Joh. Hinrich	negoziante	1757	m4	negoziante	12.000	853.24	
LUIS Joh. Diederich	negoziante	1754	m2	negoziante	16.000	1257.94	* 1818
MARTENS Joh. Gotthard	negoziante	1742	v4	negoziante [e++]	10.000	1243.72	
MERCK Heinr. Joh.	negoziante	1770	m5	negoziante	12.000	1500.00	* 1820
MODERSOHN Caspar Friedrich	merc. di vino all'ingrosso	1743	m2	mercante vino	10.000	853.30	
MOLDENHAUER Joh. Heinr. Dan.	medico	1756	m0	medico	8.000	1053.20	
MÖLLER Joh.	negoziante	1770	m5	negoziante	12.000	1059.42	
OSY Joh. Ludwig August	negoziante	1785	c	negoziante	16.000	1131.76	
OTTE Jacob Wolder	negoziante	1759	m6	negoziante	12.000	1022.38	
PARISH Richard	negoziante	1776	m4	negoziante	30.000	1111.50	
PASCHEN Joh. Bernhard	negoziante	1736	m3	negoziante	30.000	1598.52	
PELTZER Wilhelm	negoziante	1762	m3	negoziante	8.000	848.16	
PETERSEN J.	negoziante	1733	v2	negoziante	10.000	1175.80	
PINI Jacob	negoziante	1743	m6	negoziante	15.000	1103.68	
POPPE Cornelius Wilhelm	negoziante	1774	m2	negoziante	12.000	832.44	
PRALE Franz Andreas	negoziante	1761	m5	merc. spezie	8.000	1193.16	
PRELLER Gottlieb Andreas	negoziante	1751	m11	negoziante	12.000	777.16	
PRÖSCH Luer Anton	negoziante	1758	m6	*	15.000	1033.38	
ROOSEN Berend	negoziante	1744	m4	negoziante	25.000	2010.48	
ROOSEN Hermann	negoziante	1742	v6	negoziante	20.000	1945.94	
ROOSEN junior Berend	negoziante	1778	c	negoziante	15.000	1076.88	
RÜCKER Martin Albert	negoziante	1758	m7	negoziante	12.000	1137.14	
RÜCKER Sigmund Diederich	negoziante	1744	m4	negoziante [e++]	30.000	9904.12	
SASS [Christian] Martin	fabbricante di cordami	1750	m5	fabbric. cordami	4.000	1072.20	
SCHÄFFER Joh. Peter	banchiere	1751	m6	banchiere	35.000	1151.30	
SCHAFFHAUSEN Joachim Nicolas	giureconsulto	1771	c	giureconsulto	6.000	1070.00	* 1821
SCHLÜTER Bernhard Hieronymus	fabbricante di aceto	1753	m3/7	fabbricante aceto	12.000	776.32	
SCHMIDT Joh. Meinhardt	banchiere	1753	m0	banchiere	4.000	1135.50	
SCHRÖDER Hermann Wilh.	<i>particulier</i>	1751	m6	merc. drappi	10.000	1039.66	

COGNOME, nome	professione & funzioni	nato	SC	prof. passata	fortuna	tasse	Restauraz.
SCHRÖDER Severin	negoziante	1758	m4	negoziante	20.000	1498.18	
SCHRÖTTERRINGK M.H.	giudice trib. 1 ^a stanza	1768	m1	giurecons. e *	10.000	1027.76	** 1834
SCHUBACK Joh.	negoziante	1731	v3	neg., console Port.	80.000	1854.02	
SCHULTE Joh.	negoziante	1751	m3	*	15.000	2069.30	
SEIPEL Joh. Georg (Georg Ph.)	mercante di vino	1746	v2	merc. vino	4.000	1094.58	
SIEMSEN Peter	negoziante	1760	m6	negoziante	30.000	1086.80	
SILLEM Hieronymus	<i>rentier</i>	1772	m8	banchiere	12.000	876.48	
SMITH Georg	negoziante	1754	c	negoziante	25.000	1132.94	
SONNENSCHMIDT Peter	commerciante in grassi	1752	m4	merc. grassi	2.000	1133.52	
STAVENHAGEN J.G.	negoziante	1757	m5	negoziante	16.000	805.00	
STOPPEL Joh. D.	negoziante	1774	m5/7	negoziante	8.000	892.04	
THIELE Jac. Dan.	negoziante [fabbr. sapone]	1775	m6	negoziante	30.000	859.28	
THODE Anton Henry	negoziante	1757	m6	raff. zucch.	8.000	865.60	
TIEDEMANN Hans	negoziante	1749	v6	negoziante	10.000	845.04	
WALTHER Peter Gottlieb	merc. di seta al dettaglio	1753	v1/3	merc. seta	4.000	1202.68	
WASS Peter	mercante all'ingrosso	1773	m1	merc. all'ingrosso	10.000	840.38	
WEDEMEYER D.H.	mercante di grani	1754	v2	merc. grani	12.000	869.94	
WESTPHALEN Joh. Ernst Fried.	negoziante	1757	m3	negoziante e *	12.000	1186.66	
WIBEL Joh. Heinrch	negoziante	1770	m2	negoziante	6.000	849.60	
WORTMANN Georg	<i>particulier</i>	1748	v4	negoziante	40.000	1042.64	

ANNESSO N°17

Consiglio municipale a Livorno

Fonte: A.N.P., F¹BII Méditerranée 1 e 3. Fu solo nell'ottobre 1813 che si procedette al voto dei candidati per il rinnovo del consiglio municipale di Livorno, le nomine definitive statuite da Napoleone non sembrano aver avuto luogo.

Legenda: sottolineati i negozianti; in parentesi la data della nomina.

funzione	prime nomine
maire	(<u>F. FILICCHI</u>) F. SPRONI (ott.1810) [interim: 22.4.12-4.4.13] L. L. COPPI (4.4.13)
adjoints	agosto-ottobre 1808: 30.5.1813 30.11.13 <u>BARTOLI Giovanni</u> BARTOLUCCI Fr. (11.6.10) BARTOLUCCI BALDASSERONI Ascanio: da mag.10 giud. trib. dog. <u>BRANCA Giu.</u> giudice Tr.Comm. <u>BARTOLOMEI P.</u> <u>FRANCHETTI David</u> <u>FRANCHETTI</u> dimiss. PARENTI G. SARAFF Tommaso (deceduto 20.8.1812) <u>PATRINO' Al.</u> giud.Trib.Comm. SPRONI F.
Consiglio Municipale:	
14.10.1808:	<u>ABUDHARAM Isaac</u> BALDASSERONI A. nominato <i>adjoint</i> ott. 1808: sostituito 29.8.09 da <u>PATRINO' Aless.</u> <u>BARTOLOMEI Paolo</u> <u>BRANCA Giuseppe</u> <u>BARTOLI Gio. Batt.</u> nominato <i>adjoint</i> ott. 1808: sostituito 29.8.09 da <u>COSTACCHI Filippo</u> BICCHIERAI Francesco CALAMAI Pietro 22.1.12 risulta morto CAPUIS Gio. Mich. COPPI Luigi Leon. DA GUERRE Fr. deceduto, sostituito 29.8.09 da <u>UZIELLI Giuseppe</u> <u>DANTY Vincenzo</u> DISPERATI Gasp. <u>DUPOUY Luigi</u> GARGANI Gio. GIERA Pier Paolo morto aprile 1811 <u>FAUQUET Luigi</u> <u>FILICCHI Filippo</u> <u>FILICCHI Antonio</u> JOURDAN Filippo <u>LEVI Jacob</u> MARTELLINI Albizio <u>DE MEDINA Daniele</u> <u>MILLE Fr. Gio. Batt.</u> PARENTI G. PRATESI Gaetano (mercante) <u>RILLET Gio. Giac.</u> <u>SENN Francesco</u> 22.1.12 risulta dimissionario SPRONI F. nominato <i>maire</i> ott. 1808: sostituito 29.8.09 da <u>MOSPIGNOTTI Eust.</u>
29 agosto 1809	<u>BARIGAZZI Michele</u> 22.1.12 risulta morto <u>CASTELLI Simone</u>

ANNESSE N°18

Negozianti livornesi membri del Corpo legislativo e nell'amministrazione di prefettura e di circondario

Fonti: A.N.P., F¹BII Méditerranée 1 e 3

Corpo legislativo (3): 1 (oltre a Beniamino Sproni, fratello del *maire* di Livorno, e Mattei):

GIERA Pier Paolo - negoziante, membro della Camera di Commercio, deceduto aprile 1811

prefetto: nessuno (G.A.B. Capelle, nominato prefetto del Léman il 30.1.10; M.A. de Goyon, nominato 30.11.10)

sottoprefetto: nessuno (Fremville nominato 24.4.08; Durou 30.1.12)

segretario di prefettura: nessuno (Tonduti-Lascarene)

consiglieri (4) di prefettura: nessuno (l'avv. Alessandro Mugnai di Livorno, Leopoldo Palloni di Lari, Gio. Batt. Faleni di Peccioli, Antonio Moggi di San Gimignano)

consiglieri (20) generali di dipartimento: 5 su sette livornesi, (oltre al futuro sindaco Coppi e all'ex cav. di Santo Stefano Ranieri D'Angelo):

DUPOUY Luigi, negoziante, cav. della Legion d'Onore, membro della Camera di Commercio e del Tribunale di Commercio, nato nel 1769, sposato con 3 figli

ERRERA Abraham, negoziante, membro della Camera di Commercio e del Tribunale di Commercio, nato nel 1765, celibe

FILICCHI Filippo, negoziante, nato nel 1763 a Gubbio, sposato senza figli

MICALI Carlo, negoziante e proprietario di una fabbrica d'alabastro, nato nel 1750, ex membro del Magistrato civico di Pisa e Livorno, fortuna stimata a 30.000 franchi di reddito annuo tra beni fondiari e proventi commerciali

SENN Pietro, nato a Neuchâtel nel 1767, sposato con tre figli

consiglieri (11) del circondario di Livorno: 4 sui cinque livornesi (oltre a Carlo Michon, proprietario):

FAUQUET Luigi, negoziante, nato nel 1754, sposato con 3 figli, fortuna stimata a mezzo milione di franchi

FILICCHI Antonio, negoziante, nato nel 1769, sposato con 5 figli, fortuna di 2 milioni di franchi

FRANCHETTI Raimondo, negoziante, nato nel 1752, sposato con 3 figli, fortuna stimata a 1 milione di franchi

GARABINI Giuseppe, negoziante, nato 1768

ANNESSO N°19

Consiglio municipale ad Amburgo

Fonte: A.N.P., F¹BII Bouches de l'Elbe 1-2; *Adreßbuch*, 1812; OSBURG, 1988: 84-86; LAUFENBERG, 1913: 148;
 Legenda: funzioni nelle istituzioni di Amburgo prima dell'annessione: * = senatore; ** = *Bürgermeister*; *** =
Syndicus; + = segretario del Senato amburghese; # = funzioni nella *Kämmerei*; ++ = *Oberalten*; sottolineati i negozianti
 ed i banchieri; in caso di identificazione dubbia si è preferito omettere l'indicazione professionale: in particolare tra i
 membri della commissione finanziaria provvisoria i negozianti indicati sono sicuramente per difetto.

funzione	nomine provvis. 13.2.1811	nomine 31.5.1811	dopo rioccupazione 1813
maire	HEISE Joh. A. **	ABENDROTH A.A.*	RÜDER
adjoints	GRIES J.M.***	v. AXEN Otto BIEBER G.E. de CHAPEAUROUGE Jean PEHMÖLLER C.N. SCHONHÜTTE C.A. rifiuta VOIGT Joh.Fried.	MÖLLER M.M. BIEBER G.E. de CHAPEAUROUGE Jean PEHMÖLLER C.N. SOLTAU C.W. VOIGT Joh.Fried.
Consiglio Municipale:			nuove nomine:
commissione		ALBERS Jacob	BENECKE C.D.
amministrativa:		BARTELS Joh. Hin.*	BIEBER F.D.
		DOORMANN Frans++	DROOP H.
AMSINCK W.**		GODEFFROY Peter [ex neg.]	JENQUEL J.H.
BARTELS*		GOSSLER Joh.Heinr.	OPPENHEIMER J.
BAUSCH J.G.*		GRIES Joh.Ludwig	SCHWALB A.
HEISE J.A.+		HANKER H. rifiuta	SEYLER L.E.
JENISCH M.J.*		HEISE Carl Marcus	SIEMENS L.
MEYER J.V.*		HERTZ Moses Isaac	STAVENHAGEN J.G.
SCHULTE J.*		von HOSTRUP Gerhard	TORNQUIST E.
von SIENEN J.A.***		JENISCH Mart.Joh.*	
WESTPHALEN J.E.F.*		KEETMANN Pet.	
		KNORRE Georg#	
commissione		KOCH Joh.D.*/F.D. rifiuta	
finanze:		v. LENGERKE Caspar# dimissiona	
		LUIS J.D.	
BIEBER#		MARTENS Conr. Gottl.++	
BRÜNING#		MENARD Ludw. Paul	
BURMESTER#		MÖLLER Joh.#	
KLEFEKER#		PINI Jac.	
KNORRE Georg#		PROSCH Luer A.*	
von LENGERKE C.#		REIMARUS P.D.H.	
MARTENS#		RENTZEL Ed.	
MÖLLER Joh.#		RÜCKER Conrad	
SOLTAU#		RÜCKER Peter	
TAMM#		RÜCKER Sieg.Died.++	
VOIGT#		SCHMIDT P.P. rifiuta	
		SCHWARTZE Gerh.Gabr.	
		SILLEM H. rifiuta	
		van den STEENHOFF Georg	

ANNESSO N°20

Negozianti amburghesi membri del Corpo legislativo e nell'amministrazione di prefettura e di circondario

Fonti: A.N.P., F^{1B}II Bouches de l'Elbe 1-2 e F^{1C}III Bouches de l'Elbe 1.

Corpo legislativo (4): 1 (oltre agli amburghesi H. Doorman, consigliere di prefettura, al *maire* di Amburgo Abendroth - dimissionario - e all'ex senatore di Lüneburg de Meding):

Martin Joh. JENISCH, consigliere municipale, negoziante, nato 1760, vedovo con 5 figli, ex senatore, reddito stimato a 40.000 franchi annui

prefetto: nessuno (De Connink; Breteuil da marzo 1813)

sottoprefetto: nessuno (de Chastellux da aprile 1812)

segretario di prefettura: nessuno (Joh. M. Gries, amburghese, giurista)

consiglieri (5) di prefettura: due (oltre all'ex-senatore di Lüneburg Keisen, e agli amburghesi Sillem e Wolters, entrambi giuristi):

C.M. HEISE, negoziante, consigliere di prefettura e di circondario, nato 1776 (1778?), celibe, reddito stimato a 10.000 franchi annui

Georg KNORRE, negoziante, nato 1774, sposato con 3 figli, ex membro della *Kämmerei*, reddito stimato a 8.000 (altro documento: 18.000) franchi annui

consiglieri (24) generali di dipartimento: 2 negozianti attivi, uno ritiratosi (accanto a altri 6 amburghesi: J.H.Bartels, Hermann Doormann, J.C. De During, A. Heise, C. De Kielmansegge, H.C. De Zesterfleth):

Jean DE CHAPEAUROUGE, negoziante, *adjoint du maire*, nato 1769, sposato con 3 figli, reddito stimato a 16.000 franchi annui

Peter GODEFFROY, consigliere municipale, nato 1748, sposato con 8 figli, ex negoziante, reddito stimato a 40.000 franchi annui

Martin Joh. JENISCH: vedi Corpo legislativo

consiglieri (11) del circondario di Amburgo: 6 (oltre all'amburghese J.J. Jänisch, giurista, e all'ex-*Syndicus* Albrecht v. Sienen)

C.D. BENECKE, negoziante, nato 1768, celibe, reddito stimato a 16.000 franchi annui

H. BORKENSTEIN, negoziante, nato 1773, sposato senza figli, reddito stimato a 12.000 franchi annui

C.M. HEISE: vedi sotto consigliere di prefettura

Joh. Heinr. JENQUEL, negoziante, nato 1765, vedovo con 3 figli, reddito stimato a 6.000 franchi annui

Geor KNORRE: vedi sotto consigliere di prefettura

Joh. Heinr. OPPENHEIMER, negoziante, nato 1779, sposato con 3 figli, reddito stimato a 16.000 franchi annui

ANNESSO N°21

Amministratori municipali a Bordeaux dopo il colpo di Stato di Brumaio

Fonte: LHÉRITIER, 1916: 5-8. I nominativi dei negozianti sono sottolineati, ma il loro numero è senz'altro per difetto, nell'impossibilità di accertare con sicurezza la loro identità.

funzione	nominati 19 germ. VIII		dopo modifica 4 prat. VIII		XII	
maire	Nord	<u>Fieffé</u>		<u>Fieffé</u>	id.	
	Centro	Camescasse	assente	Letellier	id.	
	Sud	<u>Nairac, J.B.</u>	rinuncia	Mathieu	id.	
adjoints	Nord	Delavaut		Delavaut	Pouchan	
		Boisville	rinuncia	-		
	Centro	Letellier fils	rinuncia	Pouchan	Sacher	
		Loriague fils	rinuncia	-		
	Sud	Graves, Amant	rinuncia	Pyrelongue	Pyrelongue	
		Mathieu		-		
Consiglio Municipale:		4 termidoro VI		XI		
Nord	<u>Meyère Richard</u>		-----	-----		
	Larré père		-----	-----		
	Dominget François (ex negoz.)		-----	DEVEZ	-----	
	<u>Guestier Daniel</u>		-----	-----	-----	
	<u>Batré</u>		-----	<u>MAYDIEU</u>	-----	
	<u>Gernon</u>		-----	-----	-----	
	Boisville		-----	LUBBERT	-----	
	?		-----	<u>THOMSON</u>	-----	
	Centro	Martignac		-----	DUFORT	-----
		Monbalon		-----	-----	-----
<u>Baour aîné</u>		-----	-----	-----		
Dumas-Boigromont		-----	PORTAL	-----		
Le Tellier fils aîné		-----	-----	-----		
<u>Gautier aîné</u>		-----	-----	-----		
Le Grix père		-----	FERRERE	-----		
Sud	Vielle		-----	-----	-----	
	Furtado		-----	-----	-----	
	Graves, Amant		-----	RABAUD J.J.	-----	
	<u>Nairac, J.B.</u>		-----	-----	-----	
	<u>Gradis</u>		-----	-----	-----	
	Lainé		-----	BREMONTIER	-----	
	Lattus		-----	BARBÉ	-----	
	<u>Dufour aîné</u>		-----	-----	-----	
	<u>Desfourniel</u>		-----	-----	-----	

ANNESSE N°22

Consiglio municipale di Bordeaux, dopo la riforma amministrativa del marzo 1805, fino al dicembre 1812

Fonti: A.d.G., 2M3; COSTE, 1990a: 50-69; COSTE, 1990b: 255-256. I nomi sottolineati sono negozianti.

maire	Lafauric de MONBADON --- (n. senatore 6.3.1809)--- J.-B. LYNCH (n. 27.3.1809)-----					
adjoints	<u>FIEFFÉ Ch. J.</u> ----- <u>GRAMMONT¹ J. B. my</u> ----- LETELLIER J.F. (ex. neg.) --- (consigl. prefettura) -----PUYSSEUR (n. 21.8.1811) ----- MATHIEU J.B. ----- <u>PORTAL P. B. my</u> ----- LABROUE (n. 25.11.11)----- <u>VIGNES</u> (dimuss.08) [<u>NAIRAC</u> (n.18.3.08) rifiuta]-- de BACALAN M. (n. 25.8.10) -- de TAUZIA (n. 23.1.12) --					
Consiglio Municipale:						
	12.11.06 (15 nuove nomine)	1807	1809	1810	1811	dic.1812
	ARNOUX J.B. (ex neg.)-----	dimiss. 1810	SAINT-AMAND (5.11.11)	-----		•
	<u>BALGUERIE jun. J.E.</u>	-----	-----	-----	-----	•
	<u>BOUNIN A.</u> -----	(morto 2.12.10)	de TAUZIA (9.9.11)	(<i>adjoint</i> 23.1.12)	-----	
(estraz. a sorte degli uscenti)	de CALVIMONT A.A. -----	-----	-----	(morto 13.2.12)	-----	
	CASTAIGNET J.P.	-----	-----	-----	-----	•
	CAYLA P.	-----	-----	-----	-----	•
	CHAPERON de LATASTE M.C.	-----	-----	-----	-----	•
	CLARKE Luc-T.	-----	-----	-----	-----	•
	<u>DELBOS J.</u> -----	(morto 16.4.08)	MONTESQUIEU J. C. (n. 29.8.09)	-----	-----	•
	<u>DUCLOS G.</u>	-----	-----	-----	-----	•
	LASSABATHIE ainé A.C. (ex. neg.)	-----	-----	-----	-----	•
	<u>MAC CARTHY J.</u>	-----	-----	-----	-----	•
	<u>NAIRAC J.B.</u>	-----	-----	-----	-----	•
	PONTET fils P.re B.	-----	-----	-----	-----	•
	de VERTHAMON J.B.M.----	(morto 30.5.09)	CHASTENET de PUYSEGUR (n. 29.8.09)	---(<i>adjoint</i> 21.8.11)	-----	
	<u>CONTE J.</u> ---(nitratosi a Talence. 1806)	DENUCÉ Jean (n. 4.3.07)	-----	-----	-----	•
	<u>DEVEZ J.R.</u> ---(fallito sett. 1806)	DELPIT J. (n. 4.3.07)	-----	-----	-----	•
	<u>FIEFFÉ</u> --- (<i>adjoint</i>)	ARCHBOLD J.B.G. (n. 4.3.07)	-----	-----	-----	•
	LARRÉ père N.P. -----(ricevit. municip.)	DE GOURGUES J.M. (n. 4.3.07)	-----	-----	-----	•
	LETELLIER J.F.(ex.neg.)--- (<i>adjoint</i>)	DECLERK J.B.Th. (n. 4.3.07)	-----	-----	-----	•
	MATHIEU --- (<i>adjoint</i>)	<u>LEFEBURE J.M.</u> (n. 4.3.07)	-----	-----	-----	•
	<u>PORTAL</u> ---- (<i>adjoint</i>)	CASTELNAU D. (n. 4.3.07)	-----	-----	-----	•
	DUFORT A.------(Corpo legisl.)	<u>DUFOUG ainé Ph.J.</u> (n. 12.7.07)	-----	-----	-----	•
	DESFOURNIEL (ex. negoz.)-----	<u>GRADIS D.</u> (n. 10.9.07)	-----	-----	(morto nov. 1811)	
	BRÉMONTIER N.T.-----	(deceduto 1809)---	BACALAN M. (n. 8.4.10)	---(<i>adjoint</i>)	--- <u>VIGNES H.</u>	-----
	LAINÉ J.L.J.-----(Corpo legisl.)	FERRERE Ph. (n. 29.8.09)	-----	-----	-----	•
	<u>CABARRUS J. V.</u>	-----	-----	-----	-----	•
	FURTADO Abr. (ex. neg.)	-----	-----	-----	-----	•
	MONBALON J.B.	-----	-----	-----	-----	•
	<u>MAYDIEU Pierre</u>	-----	-----	-----	-----	•

¹ Grammont si ritirò dagli affari attivi in questi anni.

ANNESSE N°23

Negozianti bordolesi membri del Corpo legislativo e nell'amministrazione di prefettura e di circondario

Fonti: A.d.G., 2M3 (registro redatto 1809-1811); DAVAUD, 1921: 18-23.

Corpo legislativo (5): nessuno nel 1812 (Aubert, Dufort, Baron Duranteau, Lainé, Legrix-Lassalle). Dalla creazione del Corpo legislativo al 1815, furono deputati della Gironda anche Brezets, Couzard, Fontemoing (negoz. di Libourne), Jaubert, Tarteiron (quest'ultimo è forse Jean T., negoziante di Bordeaux attivo fino al 1807)

prefetto: nessuno (Delacroix, morto 13 brumaio XIV; J.A.J. Fauchet da 16 frimaio XIV e fino al 4.3.09, data della sua nomina a prefetto dell'Arno; A.G. Gary, da 24.3.09, dimissionario 5.4.13)

sottoprefetto: nessuno (posto creato da 14.1.11: Galz de Malvizade)

segretario di prefettura: nessuno (da fruttidario X e almeno fino 1812: J.M. Pelauque)

consiglieri (5) di prefettura: nessuno, ma tre ex-negozianti (oltre all'avv. J.G. Barennes, a Dufort, chiamato al Corpo legislativo e sostituito dal nobile emigrato E. Lachapelle, poi sostituito a sua volta il 25.3.11 da Th.-M. de Bacalan, avvocato):

BARTHEZ Louis, nato a Bordeaux nel 1768, sposato con 4 figli, negoziante fino al 1793, poi varie funzioni amministrative, reddito stimato a 5.000 franchi annui

BATRÉ Charles Henry, nato a Stettino (Prussia) nel 1757, a Bordeaux da 1787 circa, in passato negoziante, poi amministratore municipale di Bordeaux (anno IV), ufficiale nella guerra di Vandea, fortuna: "aisé autre fois, ruiné par la Révolution et la guerre avec la Prusse. réduit au traitement de ma place et à une faible revenu de ma femme"

CAMPAIGNAC Jean Joseph Victor, avvocato del commercio, nato a Bordeaux nel 1751, sposato con 3 figli, negoziante in proprio nel 1780, poi varie funzioni amministrative, fortuna stimata a 6.000 franchi annui di reddito.

consiglieri (24) generali di dipartimento: composizione dal 1808, dopo il rinnovo di un terzo dei membri]: un negoziante (Desfourniel); sui 41 consiglieri che furono nominati tra 1800 e 1815, si contano altri tre negozianti:

DESFOURNIEL, Jacques, negoziante, nato nel dipart. dell'Allier nel 1756, sposato con 3 figli, ex *fermiere generale*

CAMESCASSE fils, consigliere VIII-IX, negoziante

GRAMONT, Jacques Barthelemy, [consigliere VIII-1807 e 1812-14], negoziante ritiratosi, *adjoint* del *maire* dal 1805, celibe con 14 nipoti a carico, fortuna ridotta dalle perdite marittime, affari in liquidazione, tot. contribuzioni: 1796 franchi

MAREILHAC, consigliere VIII-1807, nato nel 1750, ex magistrato consolare, ex *maire* di una delle tre municipalità di Bordeaux

consiglieri (11) del circondario di Bordeaux [composizione da 1808, dopo il rinnovo della metà dei membri]: 3 negozianti e due ex-negozianti, su 12 nominativi:

CHAMPREUX Jean Claude, negoziante, nato nel dip. di Doubs nel 1769, sposato con 5 figli direttore delle vetriere di Aubigny, emigrato rientrato nel 1795, amministratore abbigliamento e trasporti militari nella campagna d'Italia, proprietario a Bordeaux di una manifattura di tabacchi, fortuna stimata a 600.000 franchi, prodotto "de mon industrie depuis dix ans"

CHICOU-BOURBON, Pierre Benoît negoziante e raffinatore, nato a Bordeaux nel 1753, sposato con 9 figli, funzioni diverse alla Borsa e nell'amministrazione, fortuna stimata a 20.000 franchi (reddito anno?), nominato 11.7.1811 in sostituzione di Champreux

BECHADE [-DIDIER] André, negoziante, nato a Bordeaux nel 1760, sposato senza figli, ex giudice al Tribunale di Commercio, membro della Camera di Commercio, e varie funzioni amministrative; fortuna impossibile a valutare "attendu l'instabilité du Commerce et la non valeur de beins", totale imposte pagate: circa 3.000 franchi

BAIGNOUX Isaie François, residente a Bautiran (cantone di La Brède), proprietario, nato a Blois nel 1739, sposato con 3 figli, orafo a Blois dal 1765 al 1778, negoziante a Bordeaux dal 1778 al 1793, poi solo funzioni amministrative; fortuna: possiede un bene che è stimato a 1.400-1.500 franchi di reddito annuo, "mais qui depuis 10 ans ne donne aucun revenu et coûte de 1.500 à 1.600 francs au delà de son produit"

LUCADOU Pierre, nato a Castres (Tarn) nel 1751, celibe, ex negoziante, e varie funzioni amministrative (membro del collegio di circondario dal 11.7.1811, in sostituzione di Compans, nominato sottoprefetto di Blaye)

ANNESSO N°24

Acquisti di beni nazionali toscani da parte di cittadini livornesi, 1808-1817

Fonte: A.S.F., Amministrazione del debito pubblico (1809-1824), 215^{BIS} - 219.

N.B. * la data dell'acquisto è preceduta dall'indicazione del dipartimento in cui i beni sono situati: A = Arno; M = Mediterraneo; O = Ombrone

* in parentesi tonda è indicata la comunità nel quale il bene è situato, in parentesi quadra il *bureau* di appartenenza, qualora questo sia diverso da quello della comunità.

* il costo di aggiudicazione è espresso in franchi francesi.

* qualora il lotto sia stato acquistato da più acquirenti, il prezzo indicato è relativo alla parte pagata dall'acquirente in questione, mentre la superficie del lotto, se indicata, è quella complessiva.

* le ragioni sociali sono evidenziate tra « »

Unità di misura di superficie utilizzate in Toscana

stj. = 1 stioro (fiorentina e pisana) = 0,0525 ettari

1 staio = 0,17 ettari

1 saccata [12 stiora] = 0,63 ettari

1 saccata livornese = 9 stiora pisane = 0,56 ettari

q. = quadrati [1 quadrato = 10 tavole] = 0,34 ettari

t. = tavole [1 tavola = 10 pertiche] = 0,034 ettari

p. = pertiche [1 pertica = 34 m²]

Fonte: Angelo MARTINI, *Manuale di metrologia. Misure, pesi e monete*, Torino, 1883: voci "Firenze" e "Livorno"

«ANTONY Giacomo e DANTY Vincenzo»

A 31 dic. 1810: 7 poderi con casa da lavoratore pezzi di terra sparsi, il tutto a vigne ulivi e frutteti, 426 1/2 q., una fattoria e una casa con cantine. (San Giovanni, Figline e Castelfranco) [bureau di Marradi] 134.721

«BARGELLINI Santi e Pasquale», ragione sociale rappresentata da Giovanni Bargellini

M 2 ott. 1810: cinque pezzi di terra in macchie a Valle Benedetta (Livorno), 220 saccate 14.700

A 31 dic. 1810: 12 poderi con casa da lavoratore, terra a vigne, ulivi e frutteti, casa ad uso di fattoria con cantine e stalle, campi spezzati e orto (Terranuova) [Montevarchi], 349 q. 165.000

A 16 nov. 1811: 4 case e diverse stalle a Montemarciano (Terranova) [Montevarchi] 1.370,88

BASCHI, Sofia AIRUT vedova [N.B.: tutti gli acquisti sono operati in società con la «Niccola DE MORIS»]

A 21 febb. 1811: parte (circa 6/7) di due poderi (Casellina) [Empoli], 28 q. 28.600

A 25 magg. 1811: parte (ca. 9/10) del podere "Sughera" con casa colonica, (Lajatico) [Lari], 479 q. 11.930

A 28 ott. 1811: 1/3 di tre poderi (Casellina) [Empoli], 33 q. 15.111

A 31 dic. 1811: 1/5 (assieme alla Niccola DE MORIS) del podere "Capannuccia", 78 stj. (Casellina e Torri) [Empoli] (gli altri quattro acquirenti sono di Casellina e Firenze) 1.219[#]

Per questa transazione non è possibile determinare quale sia la parte di Sofia Airut V.va BASCHI e quale quella della DE MORIS: si è pertanto

BERTOLESSI Tommaso

M 30 nov. 1810: diversi pezzi di terra "La Porcareccia" a Salviano (Livorno), 3 saccate 4.75

BETTI Filippo

M 3 ott. 1810: due pezzi di terra a Bruti (Vicopisano), 2 staia 2.00

M 5 ott. 1810: due pezzi di terra con vigne e Pioppi (Bagni San Giuliano), 3 stj. 1.10

M 5 ott. 1810: un pezzo di terra a San Michele degli Scalzi (Pisa) 2.70

BICCHIERAI Francesco

M 16 ott. 1810: piccolo orto (Pisa) 1.65

M 16 ott. 1810: pezzo di terra con vigne a S. Lorenzo alle Corti (Pisa), 2 stj. 3.05

M 16 ott. 1810: pezzo di terra prativa a Palmerino (Cascina) 3.76

M 31 dic. 1810: 1/3 del palazzo "L'Orologio" in Piazza Cavaliere a Pisa (altri due acquirenti, di Pisa e Firenze) 5.49

M 12 giu. 1811: casa a Pisa 35.00

«BILIOTTI Alessandro» [per la sua ragione sociale, da parte degli amministratori del suo fallimento]:

M 16 nov. 1810: orto "Giocatoio" a Pescia, 2 q. 6.40

M 16 nov. 1810: pezzo di terra (Pescia), 3 q. 4.84

BISCARDI Arnaldo

A 24 nov. 1810: 2 poderi a vigne, ulivi e gelsi, 20 q. e 6 q. (Greve) 12.18

A 31 dic. 1810: podere "Bortoli" con casa da lavoratore, terra lavorativa a vigne, ulivi e gelsi 7 1/2 q. e bosco 123 1/2 q.,
terra con casa lavorativa 4 1/2 q. (Greve) 11.95

A 31 dic. 1810: 2 poderi con casa da lavoratore, terra a ulivi, vigne e gelsi 33 q. e bosco di querce 20 q. (Greve) 17.5

CALAMAI Giovanni e fratello Gaetano

A 31 dic. 1810: 16 poderi con casa da lavoratore e terra lavorativa e bosco ed un corpo di fabbriche ad uso di fattoria
con stalle, cantine, frantoio, orto (Gajole e Radda) [Greve], 367 q. terra e 647 q. bosco a querce
[2/3 di un lotto di 24 beni, cfr. «Fratelli DUPOUY», acquirenti dell'altro 1/3] 288.13

M 28 gen. 1811: 2/3 di 7 pezzi di terra a Buti e Calci (Vico Pisano) [Pisa], 19 stj. 2.0

A 8 giugno 1811: 3 poderi con case da lavoratore, terra a vigne, ulivi e frutteti (Montevarchi e San Giovanni)
[Montevarchi], 156 q. 55.0

O 8 giugno 1811: 3 poderi (Siena), 300 staia 70.10

**«CAREGA Angel Maria», ragione sociale rappresentata da Giuseppe Carega, proprietario e
complimentario della medesima**

A 24 agosto 1811: due poderi con casa da lavoratore, e campi a vigne, ulivi e frutteti, 45 q., una casa di una stanza e colombaia,
ed una casa di 8 stanze con orto e pezzi di terra a vigne e frutta, 12 1/2 q. (Castelfranco e Figline) [Montevarchi] 78.00

CHIESA Carlo

M 31 dic. 1811: 1/2 dei seguenti beni: podere "Corti", 340 stj., 12 campi a vigne e boschi, 160 stj., 7 pezzi di terra, 18 stj.
(Cerreto Guidi) [Fucecchio] (l'altra metà dei beni a «Ant. Ganthuz CUBBE e figli» 17.3

COPPI Luigi Leonardo

M 14 nov. 1810: podere "Cigoli" (San Miniato): diversi pezzi di terra ed una casa rurale, tot. 44 stj. 55.00

M 16 sett. 1811: podere "Poggio" (San Gimignano) [Colle], 17 stj. 6.7

«CUBBE Antonio Ganthuz e figli»

M 31 dic. 1811: 1/2 dei seguenti beni: podere "Corti", 340 stj., 12 campi a vigne e boschi, 160 stj., 7 pezzi di terra, 18 stj.
(Cerreto Guidi) [Fucecchio] (l'altra metà dei beni a CHIESA Carlo) 17.3

attribuito a ciascuno dei due la metà della quota complessiva da loro pagata.

DANTY Vincenzo [vd. anche acquisti della ragione sociale Giacomo ANTONY e Vincenzio DANTY]

A 19 sett. 1810:	due poderi, "Campiobbo" e "Occhio" (Bagno a Ripoli)	40.133,33
M 30 ott. 1810:	fattoria della Commenda Roffia (ex ordine si S. Stefano) a San Miniato, composta da 6 poderi e due campi, 143 q.	121.400
A 31 dic. 1810:	3 poderi con casa da lavoratore, terra lavorativa a vigne e uliveti, bosco (Montespertoli) [San Casciano] 268 stj.	91.000
M 5 luglio 1811:	casa in Piazza Rangoni, fuori da Porta a Pisa (Livorno)	19.200
M 5 luglio 1811:	magazzino a Livorno, sotto la casa dell'antico Commissario toscano	5.400
A 5 ott. 1811:	casa a San Donato, con tre stanze ed una stalla (Figline) [Montevarchi]	.300
A 31 dic. 1811:	circa 7/10 di due poderi (San Casciano), con casa colonica e terra lavorativa con vigne e ulivi, bosco e macchie (San Casciano), 158 stj.	36.403

DELLA LONGA Pietro

M 17 ott. 1810	podere a Calci (Pisa): campi, olivi, castagni	25.700
----------------	---	--------

«DE MORIS Niccola», ragione sociale rappresentata da Giovanni Tamelacchi, proprietario della medesima:
tutti gli acquisti sono compiuti in società con Sofia Airut vedova BASCHI

A 21 febb. 1811:	parte (circa 1/7) di due poderi (Casellina) [Empoli], 28 q.	4.500
A 25 magg. 1811:	parte (ca. 1/10) del podere "Sughera" con casa colonica, (Lajatico) [Lari], 479 q.	1.270
A 28 ott. 1811:	2/3 di tre poderi (Casellina) [Empoli], 33 q.	30.222,22
A 31 dic. 1811:	1/5 (assieme a Sofia Airut V.va Baschi) del podere "Capannuccia", 78 stj. (gli altri quattro acquirenti sono di Casellina e Firenze)	1.219 [#]

«DUPOUY Fratelli»

A 14 agosto 1810:	casa colonica nel podere "Verzaja" (Prato)	.526,67
A 14 agosto 1810:	podere "Namali": terra lavorativa a vigna senza casa colonica (Prato) 24 stj.	23.500
A 30 agosto 1810:	pezzo di terra lavorativa (Prato)	.200
A 6 sett. 1810:	4 poderi con terra lavorativa a vigna (Tizzana). + di 57 stj.	68.000
A 18 sett. 1810:	podere "Bardena", terre lavorative a vigna e casa colonica, 13 stj. (Prato)	8.233,33
A 19 sett. 1810:	podere "Alberaccio", terre lavorative a vigna e casa colonica, 22 staia (Prato)	22.400
A 6 ott. 1810:	podere "La Fornace", senza casa colonica (San Carmignano), 22 stj.	18.826,67
A 31 dic. 1810:	6 poderi con casa da lavoratore, terra lavorativa e bosco a querce e diversi pezzi di terra, (Gajole e Radda), 182 1/2 q. terra e 319 q. bosco [1/3 di un lotto di 24 beni, cfr. Giovanni CALAMAI, acquirente degli altri 2/3]	144.000
A 31 dic. 1810:	podere "Campostino" con terra lavorativa a vigna (Prato), 23 stj.	21.893,33
A 31 dic. 1810:	1/9 di una casa a bottega in Via Por. Santa Maria a Firenze [con altri 8 acquirenti]	1.813,65
A 14 febb. 1811:	1/3 di 2 poderi ed un pezzo di terra (Prato) 46 stj.	12.897,78
A 19 febb. 1811:	1/3 podere "Castel Nuovo", terra lavorativa e vigne. (Prato). 36 stj.	8.311
A 17 dic. 1811:	magazzino a Prato	.500
A 17 dic. 1811:	terzo piano di una casa annessa alla chiesa di San Francesco a Pisa	1.532,16
A 17 dic. 1811:	casa a Moggione (Prato)	.564,48
A 17 dic. 1811:	magazzino a Prato	.472
A 26 dic. 1811:	podere "Calice" a San Michele Agliane (Montale) [Pistoia], 30 stj.	39.733,33

FAGIUOLI Benedetto

M 20 dic. 1810:	podere "del Piano" con casa (Volterra), 40 staia	13.699
-----------------	--	--------

«FAUQUET Giovanni Luigi e Spirito»

M 31 dic. 1810:	podere con casa colonica, (Fauglia) [Livorno], 9 saccate	2.987
-----------------	--	-------

[#] Per questa transazione non è possibile determinare quale sia la parte della DE MORIS e quale quella di Sofia Airut V.va BASCHI: si è pertanto attribuito a ciascuno dei due la metà della quota complessiva da loro pagata

FIORAVANTI Cammillo (acquisto operato dal suo tutore)

A 2 aprile 1811: podere "Ramini" Porta Lucchese [Pistoia], 20 stj. 18.1

«GUALANDRI e TONINELLI» (uno dei soci e Pellegrino Gualandri)

A 11 magg. 1811: podere "Bigiano", 12 stj. (Porta San Marco) [Pistoia] 10.5

LALETTA Pietro

M 26 nov. 1810: vigna a Salviano, 8 saccate 1/2 15.4

MANCINI Luigi

M 16 magg. 1811: magazzino a Porta dei Cappuccini sulla strada Casina delle Ostriche (Livorno) 16.2

M 20 dic. 1811: casa e dipendenze a Pisa 7.3

MARI Alessandro

A 5 aprile 1811: podere "Orto" (Bagno a Ripoli) [Firenze] 30.2

MICHON Antonio e Carlo, avvocati

M 19 dic. 1810: prato "Volpaje" (Volterra), 5 staia 5.3

M 19 dic. 1810: podere "Calzajola vecchia" con casa (Volterra), 36 staia 5.6

M 19 dic. 1810: podere "Calzaiola nuova" con casa (Volterra), 32 staia 3.0

MODIGLIANI Aron

M 28 nov. 1811: casa di 3 piani con 2 botteghe, 14 stanze e due gabinetti, di fronte alla piazza in Venezia Nuova a Livorno 10.0

NOVELLI Pietro

A 6 marzo 1811: 10 poderi con fattoria (Empoli), 92 q. 170.4

SCARFANTONI Tommaso (in altro atto indicato come residente a Pistoia)

A 26 ott. 1810: podere "Secondo di Sala" a Port'al Bosco, 37 stj. 24.9

A 31 dic. 1810: casa a Firenze, Via San Zanobi 1.8

SENN Pietro e Francesco

M 17 ott. 1810: due campi e delle case coloniche a Montenero (Livorno), 588 p. 6.6

STROEDEL Antonio (demente, rappresentato dai suoi curatori)

M 14 agosto 1811: casa in Piazza dei Grani a Livorno (6 stanze ed un magazzino) 12.6

TAMELACCHI Giovanni: vedi «Niccola DE MORIS»**«TOSI Romualdo e Gaetano Fratelli»**

A 17 dic. 1810: podere "Casa vecchia" (Empoli), 215 stj. 24.0

M 19 dic. 1810: podere "Albereto" (Monte Carlo) 6 q. 5.0

A 12 marzo 1811: un podere con due case da lavoratori, con terra a vigna, ulivi e frutteti, 42 2/3 q. e casa ad uso fattoria (Bucine) [Montevarchi] 18.1

A 21 magg. 1811: due poderi con casa da lavoratore e terra a vigne, olivi e frutteti (Castel Franco) [Montevarchi], 37 q. [il lotto era composto da tre poderi] 44.4

ANNESSE N°25

Acquisti fondiari di negozianti bordolesi dal 1805 al 1815

Fonte: A.d.G., *Enregistrement* 3Q437-3Q438 (*Tables de nouveaux acquereurs*) e 3Q405-3Q407 (*Tables de vendeurs*), 12 fruttidoro XIII (30 agosto 1805)-13 aprile 1815¹.

Abbreviazioni:

ADJ = *adjudication*

BX = Bordeaux

ECH = *échange*LIC = *licitation*

notai = vedi nelle fonti per l'elenco della abbreviazioni

ref. = riferimento alla pagina del registro e alla riga

VR = *vente à réméré* (obbligo di rivendita al venditore a scadenza del periodo previsto se questi lo desidera);indicazione seguita dalla durata della facoltà di *réméré* espressa in anni

data A/M/G	not.	ref.	nome	ogg.	valore
XIII-frut-10	BIZ	162	LEGUERENNE Pierre	domaine Lormont	28.300
XIII-frut-22	LAS	104	MAUBORGUET Pierre	bourdieu La Bastide	27.500

Anno XIV

XIV-vend-12	MAI	125	CHASSAGNE jeune Arnaud	biens campagne	9.275
XIV-vend-16	BARO	7	LETELLIER Jacques François Joseph	maison BX	1.800
XIV-bru-2	SSP ²		CAZE Pierre	2 maisons BX	135.000
XIV-bru-22	MAI	50	JONES Jonathan	maison BX	52.831
XIV-bru-26	BIZ	50-14	LATOUR DUMOULIN Jean	pré	2.400
XIV-bru-26	RAU	38	LACOMBE aîné Bernard	maison BX	10.000
XIV-fri-2	MAI	7-17	WUSTEMBERG Jacques Henry	maison+jardin BX	102.000
XIV-fri-11	MAI	175-4	LALAUD Pierre et RABAUD Jean Baptiste	raffinerie BX	45.000
XIV-fri-15	BOU	38-3	DELPLA Justin	bien campagne	12.000
XIV-fri-18	LAS	38-4	DUCASSE Jean	maison BX, r. st.Jean	2.600
XIV-fri-22	DAR ^a	7	DUPUCH Jean ³	arboré (?)	4.800
XIV-fri-23	DAR		DELPLA Justin	métairie Latresne	54.000

Anno 1806

06-01-10	MAI	39-34	LELEU Pierre	maison BX, VR 5	50.000
06-01-10	MAI	51-39	DELBOS Jean	domaine St. Julien	70.000
06-01-18	MAT	8	LACLOTTE et LAMARQUE	1/2 domaine	17.450
06-02-01	BIZ	162-8	COUSTAUD Joseph	maison BX, r. Rousselle	29.500
06-02-06	FER	169-45	GUIRAUDIN Louis	maison	9.000

¹ Date delle registrazioni² *Sous signe privé*³ professione non indicata sul registro

data A/M/G	not.	ref.	nome	ogg.	valore
06-02-11	DUP	8	BENOIT Louis	maison BX	14.000
06-02-13	MARS	51	MARTIN fils Gabriel	(illeggibile)	.240
06-02-15	LES	76	TARDIEU Jean Baptiste	bien au Sablonat	10.000
06-02-17	SEJ	108	ROUX Gabriel	biens campagne	5.500
06-02-28	BRA	109-57	LAPORTE Joseph	maison BX	2.400
06-03-01	MAI	125-25	VERNEUILH Jean	maison BX	35.000
06-03-04	DUP	52	ASTRUC Cadet Rateau Salom	maison BX	18.000
06-03-11	DAR?	9	JEART ainé Simon	maison BX	3.300
06-03-17	BARB	126	LOUDÉ et &	bien	18.000
06-03-17	DARa	126	DUCORNEAU Jean	emplacement	3.300
06-03-25	DARa	109	DELPLA Justin	domaines à Latresne	300.000
06-03-27	ROM	162-17	VIGNES Paul	maison BX	56.000
06-04-07	MAI	126-35	TREMOLLIÈRES Pierre	immeubles	30.000
06-04-15	DUP	44-173	CATELAN Louis Joseph	partie biens	10.050
06-04-20	LAS	9	AUPETIT ainé Pierre	biens camp.	10.000
06-04-21	MAI	109-79	SALLES Louis Pierre ⁴	bourdieu à Talence	40.000
06-04-25	MAT	10	DUPUCH Jean	domaine	2.500
06-04-26	MAC	157	LAPORTE Jean	maison BX	1.500
06-05-01	MAT	157-28	BOUÉ Pierre	fonds	1.000
06-05-10	SIM	10	CATALOGNE Jean Baptiste	biens Isle Nord	108.000
06-05-13	TOL	53	HESSE V.ve D. C.	terres et bois	.500
06-05-24	MAI	169-28	PHILIPPON Antoine	maison BX, r. Parlement	36.000
06-06-04	ROM	110	DEMPLOS Jean	biens campagne	26.000
06-06-07	FER	169-30	GUIRAUDIN Louis	maison BX	5.000
06-06-13	SEJ	11	ROUX Gabriel	biens	4.300
06-06-16	MAI		GUICHON Pierre Ignace	domaine Bel Air	125.000
06-06-19	ROM	41-85	POHLS Daniel Vincent	métairie	10.000
06-06-20	MAC	157-31	LAPORTE Joseph	maison BX, VR 15 mois	4.000
06-06-23	MAC	77-30	LAPORTE Joseph	maison BX	2.920
06-07-06	BIZ	1-46	BARATEAU Jean	domaine	14.000
06-07-08	DES	54-108	TARDIEU Jean Baptiste	maison BX, fos. Nap.	43.000
06-07-08	MAI	41-89	BARRÉ ainé Jean	domaine	46.000
06-07-08	MAT	1	FAYTIS Jean	maison BX	1.000
06-07-08	TRI	54	MONSARRAT Simon ⁵	maison BX, r. du Loup	34.000
06-07-09	MAC	77-42	LAPORTE Joseph	maison BX	4.000
06-07-10	HAZ	42-107	BAOUR Pierre	2 petites terres	.300
06-07-15	MAC	77-43	LAPORTE Joseph	prairie Bacalan	4.000
06-07-15	So ⁶	90	DEYME Joseph	prairie	2.700
06-07-16	FAU	11	CASTAING André	domaine	10.000
06-07-16	HAZ	111-117	BOUÉ neveu Jean	maison BX	50.500
06-07-17	MAI	54-112	ALLIENNE Prudence	maison BX, r. Ste-Cath.	50.000
06-07-19	BOU	77-31	CASTAING Bertrand	maison	3.800
06-07-21	ROM	111	BOUÉ fils Arnaud	maison	12.000
06-07-25	LES	11	BALDY Laurent	maison BX, St Jean	2.000
06-07-26	TRI	54-122	CATELAN Louis Joseph	maison BX, p. Royale ⁷	30.000
06-07-27	MAI	169	MELLAC Charles	baraque	.160
06-08-11	TRI	54-128	GUIRAUDIN Louis	maison BX ⁸	40.000

⁴ negoziante, f. Intendence: sui registri dell'Enregistrement non è riportata la professione, ricavata dalla minuta del contratto notarile.

⁵ Erroneamente indicato come acquirente CONTE Jacques, che è invece uno dei due venditori. Monsarrat, negoziante, è domiciliato r. Epicier 8.

⁶ Soubié, notaio a Podensac, abbreviato d'ora in poi SOU.

⁷ La transazione è uno scambio (échange): l'acquirente ottiene la casa in cambio di un bene stimato a 12.000 franchi e di una rendita vitalizia di 4.000 franchi annui.

⁸ La casa acquistata è in r. Faussets, 18. Il pagamento è fatto mediante una rendita di 4.000 franchi, e sul registro è riportato il valore di 4.000

data A/M/G	not.	ref.	nome	ogg.	valore
06-08-21	SIM	12	SENART	domaine	9.000
06-08-23	MAI	42-106	CAZEAUX frères (Pierre Guillaume)	3 échoppes	3.600
06-08-27	BRA	42-104	SCHULER Jean Georges	1/4 domaine. CES	.525
06-08-27	MAT	112-142	CASTRO David	maison BX	16.500
06-09-02	MAT	55-139	DALIGNY Odon	maison et jardin	3.500
06-09-04	FAU	158-44	CARLES Cyprien Barthelemy	maison	.800
06-09-04	MAC	100	DUBERTRAND Joseph	échoppe + autre	18.000
06-09-08	LAS	128-73	PROMIS Marc	maison BX	4.700
06-09-19	MAC	77-44	LAPORTE Joseph	maison BX	5.000
06-09-19	MAT	42	FAURE Bernard	échoppe et terre	2.000
06-09-20	ROM	158-50	BALARESQUE Joseph Simon	maison BX.q.Charrons	62.000
06-09-24	MAT	112-152	LACLOTTE ⁹ & LAMARQUE Pierre Joseph	domaine Cénac	12.000
06-09-27	BRUj	2-56	BIGOUDAN Raimond	biens Blanquefort	2.400
06-10-17	HAZ	112-154	COUSTEAU Pierre Boniface	biens à Mégnac	15.000
06-10-21	MAI	112-157	PONS Bertrand Pierre	maison BX	3.000
06-10-29	TRI	75-51	DAMAS Pierre Bernard ¹⁰	maison BX	26.500
06-10-31	MAC	42-120	LAPORTE Joseph	maison BX. VR 1	3.000
06-11-04	MAT	56	PETIT Pierre Denis	domaine Gradignan	86.300
06-11-06	MAT	56-168	BALGUERIE Etienne	maison BX ¹¹	45.000
06-11-08	MAT	128-83	DELANDES Jean ¹²	domaine à Caudéran	15.000
06-11-12	ROM	155-2	POHLS Vincent	biens St. Médard, ECH.	21.200
06-11-20	ROM	78	POHLS Vincent	1/2 morceau terre	.150
06-11-23	MAI	56	FORÇADE J. et David ¹³	emplacement BX	5.500
06-12-01	MAI	43-132	GAUTIER Charles	maison BX	6.400
06-12-01	MAI	55	BRUNET Laurent	maison	24.000
06-12-05	BOU	78	CHICOU-BOUBON Pierre	maison	4.000
06-12-05	FER	101-22	ROBERT August	terre	.200
06-12-05	HAZ	113-172	JEAWTON Pierre	maison	6.600
06-12-05	MAT	164-59	DUPUCH Jean	maison BX.r.Neuve 31	24.000
06-12-08	DEL	176-26	LABROUSSE Baptiste	pétite vigne	.600
06-12-09	MAI	128-86	VERNEUILH Jean	maison	2.500
06-12-10	BRUj	141	GUICHARD Joseph Louis	vigne + jardin	1.600
06-12-13	FER	128-88	HEBRARD Bernard	immeubles, échange	.300
06-12-15	MAI	113	LETELLIER Jacques	emplacement	2.000
06-12-17	BRUo	128-89	FAURE Jean Jacques	vigne	1.200
06-12-17	MAT	43-140	PERAIRE Abraham	maison BX.r.Mautrec	29.000
06-12-18	DAR	128-91	DAURIOL Paul	domaine	5.000
06-12-18	DAR	43-143	DOMECQ Clement	domaine	30.000
06-12-20	BOU	128-95	BRETOL Guillaume	maison	9.875
06-12-21	MAT	43-142	BOUÉ jeune Pierre	terre à Lesparre	12.000
06-12-24	MAI	43-145	VERNEUILH Pierre	maison	22.218
06-12-26	Sc ¹⁴	159-64	MEYER Daniel	vigne	2.550
06-12-30	BIZ	128-96	WEILL Gabriel	domaine	2.200

Anno 1807

07-01-05	FAU	101-23	ROMAGOUS frères	prairies	25.000
----------	-----	--------	-----------------	----------	--------

franchi. Qui si è calcolato il valore del bene, di norma pari a 10 volte il valore della rendita vitalizia.

⁹ Michel Marcelin.

¹⁰ figura come negoziante sull'atto notarile, non sull'*Enregistrement*; la casa acquistata è in Place Marché Royal, n. 13.

¹¹ La casa acquistata è sita in Place Champ de Mars, n.7. Sul registro è indicato un valore di acquisto erroneo, di 5.000 franchi. Visto l'atto notarile, e corretto di conseguenza.

¹² Sui registri dell'*Enregistrement* non è riportata la professione, ricavata dalla minuta del contratto notarile.

¹³ Senza indicazione di professione sulla *Table des Vendeurs*, mentre vi era su quella degli *acquireurs*.

¹⁴ Saincric, d'ora in poi SCR, notaio a Blanquefort

data A/M/G	not.	ref.	nome	ogg.	valore
07-01-09	FAU	43-150	LELEU Pierre	domaine	20.000
07-01-13	FER	129	FUNEREAU Jean	emplacement	1.200
07-01-24	FER	159-67	GUIRAUDIN Louis	domaine	8.000
07-02-01	BRUj	159-71	TESSIER Clément	vigne	.300
07-02-03	RAU	113	DURAND Jean	morceau terre	.800
07-02-04	MAJ	57-189	DOUAT Bertrand	vigne + prés	6.000
07-02-05	MAT	176-30	DESFOURNIEL Jacques	emplacements divers	6.000
07-02-09	BARO	2-65	VERNEUILH Jean	maison	7.500
07-02-12	ROM	91-68	PORTAL Barthelemy	2 maisons	20.000
07-02-13	SEJ	114-198	GUESTIER François	bourdieu	2.000
07-02-21	MAJ	14-202	BOURGOING Jean	maison	45.000
07-02-24	BIZ	159-74	BOUÉ Pierre	maison + terres	32.000
07-03-09	MAJ	57-227	MURATEL Gabriel	pré	.150
07-03-12	MAR	57-203	DESPIAT André	immeubles	3.800
07-03-14	HAZ	150-137	GUICHARD Pierre	biens campagne	7.000
07-03-20	HAZ	129	DUBLAIX Jean et Philippe	bourdieu	24.000
07-03-26	BARB	43-167	DURRIVE François	bien campagne	4.500
07-03-26	BARB	57-207	DURRIVE François	biens campagne	4.500
07-03-26	FAU	57-208	FOUQUET Jean Baptiste	maison	4.500
07-03-28	BARB	57-206	RALLÉ Louis	maison	6.200
07-04-03	PFT	151-159	GRAY et HOSKINS	maison, ADJ.	46.600
07-04-13	FAU	57	LELEU Pierre	moulin ¹⁵	15.000
07-04-17	MAT	14-210	ROCHER Louis	pré	3.400
07-04-27	RAU	14-213	BOUNIOT Alexis	métairie	3.500
07-04-30	BARO	164-72	VERNEUILH Jean	maison	25.181
07-05-01	BRA	164-73	DURAND Jean	terrain	2.000
07-05-07	FAU	164-74	LAHENS Pierre	terrain	2.000
07-05-12	HAZ	105-31	ARISTOY Jacques	maison	.600
07-05-14	HAZ	90	ARISTOY Jacques	partie maison	.400
07-05-14	MAT	129	BARATEAU Jean	bien	13.500
07-05-22	ROM	129	POHLS Vincent	terre	3.000
07-05-25	P ¹⁶	150	BYRNE et ROUCHER	3 glaciers (?)	7.600
07-06-02	BIZ	151-166	PICARD Charles	maison	11.350
07-06-11	DAR?	15-221	GERAUD Charles	aubarede	1.200
07-06-12	SEJ	129	LAFITTE Pierre Petit	terre	2.400
07-06-18	ROM	105-33	ARTHAUD Mathieu ¹⁷	3 domaines Bergerac	136.800
07-06-19	BARO	58-228	DUPUY Pierre	domaine	28.000
07-07-04	HAZ	44-184	SORBÉ Pierre et DUPUCH Jean	immeubles, VR 6 mois	7.600
07-07-21	MAJ	14-232	DOMECO Barthelemy, père et fils	domaine Villenave	27.200
07-07-25	MAJ	45-191	MAYDIEU Pierre	domaine ¹⁸	30.000
07-07-25	SCR	58-236	THEVENARD Jacques	domaine St. Médard	5.000
07-07-25	TOL	45-189	DUFFOUR Jean	maison BX, r. Poyenne	7.000
07-08-01	DES	92-90	FOUSSAT Justin	maison BX	16.500
07-08-03	FER	164-88	POUCHAN Jean Marie	maison BX, r. Couvent	11.120
07-08-19	LAB	160-110	FAURE ainé Jean J.ques	terrains	1.000
07-08-27	BIZ	15-286	GILIBERT Pierre	prairie	12.000
07-08-30	RAU	92-95	GABALDE Joseph	vigne	1.400
07-09-08	ROM	92-94	ARTHAUD Mathieu	1/2 4 métairie VR1	14.000
07-09-13	MAT	16-292	DELANDES Jean	jardin	.060
07-09-15	DUF	59-253	ALAUZE Antoine	vigne	4.000

¹⁵ +bosco+pré VR5

¹⁶ Prefetto (vendite a nome del governo), d'ora in poi abbreviato PFT

¹⁷ e IZARD Joseph, GERUS Guillaume, DURJVES (?) François, tutti negozianti

¹⁸ Vendita con riserva di usufrutto

data A/M/G	not.	ref.	nome	ogg.	valore
07-09-16	BRUj	105-37	GERAUD jeune Armand	moulin + 2 fonds	14.813
07-09-17	MAJ	116-266	POHLS Daniel Vincent	métairie St. Médard	34.000
07-09-18	RAU	16-297	DURAND Jean fils aîné	terre	1.286
07-10-01	HAZ	79-84	CASAUBON Jacques	terre à Villenave	9.000
07-10-03	HAZ	59-259	CASAUBON Jacques	terrain	.300
07-10-13	BIZ	176-43	GUTTRAU Jean	maison BX	10.000
07-10-26	BRUo	160-114	RÉNÉ Jean. r. Ausonne	maison BX	14.000
07-10-27	STM	155-6	MAURIN MENANT M.	terres	.400
07-11-04	MAJ	131-161	GRAMONT CHEGARY et &. et GRIFFON ¹⁹	établissement	39.333
07-11-04	ROM	131-159	ROUCHON aîné Alexis	maison + échoppe	12.600
07-11-10	BRA	59-266	ESPINASSE Xavier	chateau St. Sermin	30.000
07-11-10	DES	165-101	BARRN Thomas	partie emplacement	.533
07-11-10	MAJ	60-273	MEYER Daniel Christoph	prairie	.740
07-11-11	BOU	117-185	MOUGES Pierre	pétit domaine	7.312
07-11-14	LAS	60-269	LEFORT Pierre	terre	.095
07-11-15	STM	117-186	MEYER Daniel Christoph	prairie	.600
07-11-17	FAU	117-188	ROUSSEL Jean Baptiste	maison BX	20.000
07-11-19	FER	60-271	DONAT Raimond	emplacements BX	12.000
07-11-24	T ²⁰	153-227	BONTEMPS Jean Paul Georges	maison BX	10.529
07-11-26	DARj	165-105	TAJAN Antoine	maison BX	60.000
07-12-06	LAS	17-317	TARDIEU Jean Baptiste	terre	350
07-12-18	BIZ	117-194	SOLLBERG Halvor	domaine à Margaux	34.000
07-12-23	MAJ	117-196	DUREAS (?) Nicolas René	domaine Mérignac	40.868
07-12-31	BRA	105-40	MOUGES Pierre	pétite maison ²¹	3.650

Anno 1808

08-01-06	BAR?	117-201	VERNEUILH Jean	maison BX	16.296
08-01-12	BRA	132-178	COSTE Pierre	maison BX	3.000
08-01-16	FER	61-269	MOLINIÈRE Antoine	terre	.200
08-01-20	DUP	18-335	CASTERA Joseph	terre	3.500
08-01-25	RAU	18-336	BRUNET Laurent	maison BX	6.000
08-01-28	DUP	132-185	TAUPIER Jacques	maison BX	12.000
08-01-28	SCR	154-251	MICHEAU aîné Mathieu	vigne	.060
08-02-03	ROM	46-228	VIGNES Paul	maison BX, VR 5	26.600
08-02-06	BIZ	154-244	GILIBERT Pierre	biens	19.700
08-02-11	DARj	161-127	COHEN Léon et BARBE Gabriel ²²	biens	6.000
08-02-13	RAU	132-191	DURAND Jean fils aîné	terre	4.000
08-02-21	MAR	170-72	MENARD Guillaume	domaine Mérignac	10.000
08-02-23	BIZ	62-319	BAZERQUE Jean Baptiste	échange maison BX	17.000
08-02-25	DES	2-96	PROMIS aîné Marc	maison BX	4.000
08-02-26	BIZ	132-194	MENARD Guillaume	emplacement BX, VR1	1.070
08-02-26	DARa	62-317	BROWN John Lewis	emplacement BX	17.416
08-02-27	BIZ	62-320	MOLAS Jean Baptiste	maison BX	9.400
08-02-27	DARa	132-193	BROWN John Lewis	emplacement BX	9.000
08-02-27	DARa	2-97	BROWN John Lewis	emplacement BX	1.400
08-02-28	BIZ	170-75	BROWN John Lewis	2 échoppes	.300
08-02-29	DARa	93-127	BROWN John Lewis	emplacement BX	2.250
08-03-04 ²³	DEL	62-318	BROWN John Lewis	emplacement BX	.622
08-03-04	DARa	132-198	BROWN John Lewis	emplacement BX	.587

¹⁹ Di quest'ultimo non è indicata la professione.

²⁰ Notaio Thermand, di cui non è stato possibile reperire la località di residenza.

²¹ Di questa casa è indicato il valore della rendita: 365 franchi. Per la capitalizzazione si è moltiplicato per 10, cfr. nota 7.

²² Forse leggi SARBE Gabriel

²³ Data della registrazione; manca l'indicazione della data dell'atto.

data A/M/G	not.	ref.	nome	ogg.	valore
08-03-06	DARa	62-324	BROWN John Lewis	partie emplacement BX	5.131
08-03-07	DARa	102-40	BOUSSENAT Pierre	fonds	.600
08-03-10	HAZ	132-195	GALOPEAU Raimond	vigne	1.000
08-03-17	BARB	19-352	MONLABADE aîné Guillaume	maison BX	50.000
08-03-22	HAZ	79-98	GIGNOUX Alexis	maison BX	18.500
08-03-24	MAC	62-333	CAMPARDON Guillaume	1/2 domaine	2.500
08-03-25	RAU	105-49	DURAND Raimond et ses enfants ²⁴	domaine Caudéran	20.000
08-04-11	BARO	177-83	RIBERT frères Pierre et Jean	1/2 maison BX	6.500
08-04-12	DUP	19-363	RESCAMIERE Pierre	domaine	37.500
08-04-25	MAI	63-354	OLDEKAP Gollaf	domaine St. Louis	28.000
08-04-28	DAR?	47-258	GUESTIER Pierre François	terre	.100
08-04-28	TOL	63-359	TEERLUIK J. Bekker	immeubles à Margaux	42.482
08-04-29	DUP	63-356	VERLETS Jean	partie vigne	.150
08-05-09	LAS	133-206	DARTIGUEZ Simon et LAPEIRE Pierre	bien Villenave	23.000
08-05-11	MAI	133-208	GUICHON Pierre Ignace	chai	7.000
08-05-12	RAU	4-107	DURAND Jean fils aîné	terre	.400
08-05-14	DARj	19-380	TAJAN Antoine	métairie Blaye	30.000
08-05-15	BAR?	64-376	RÉNÉ Jean	fonds à Cenon	6.281
08-05-16	MAI	171-81	PALLUAT aîné Claude	maison BX, r. Dorade	55.000
08-05-17	LAS	64-370	FAURE aîné Jean Jacques	domaine	11.000
08-05-19	ROM	48-263	MURATEL BARRIEU Jean GABRIEL	terre	1.000
08-05-26	DARa	181-264	BROWN John Lewis	emplacement	1.494
08-05-27	MAT	64-381	NAIRAC Jean Baptiste	domaine Tonneins	65.000
08-05-28	DUP	189-145	TRIGAUT Jean Pierre	biens campagne	4.000
08-05-28	ROM	80-104	LAROQUE Etienne	domaine	2.500
08-06-01	BIZ	94-133	LEMONIERE Jean	emplacement BX	4.000
08-06-02	FAU	133-220	FAURE aîné Jean Jacques	vigne	.800
08-06-05	MAT	119-249	NUNES Samuel d'Abraham	moulin	8.000
08-06-09	DARa	141-25	BROWN John Lewis	partie emplacement BX	1.400
08-06-11	MAT	21-396	LACLOTTE Mich. Marcelin et LAMARQUE_P.re Jean	domaine. ECH	15.000
08-06-18	MAI	171-84	DURAND Jean Delains et sa femme	maison BX	18.000
08-06-27	HAZ	120-259	BLAUDIN Philibert	maison BX	6.000
08-07-02	BRA	166-124	SCHYLER Etienne Louis	maison BX	52.083
08-07-02	HAZ	64-384	BIRÉ Louis	domaine Latresne	15.800
08-07-07	DARj	48-276	BEASLEY Rubert Gans	maison	10.000
08-07-11	BRA	64-390	FEUMELIAU Jean Paul Antoine	maison BX	7.200
08-07-12	MAT	21-401	NJNES Samuel d'Abraham	domaine Pessac	22.000
08-07-26	DUF	80-112	MOUBRUN Pierre	bien	11.000
08-08-05	FER	181-276	HEBRARD Bernard	métairie	13.600
08-08-06	MAI	166-128	BONNARD Antoine	2 biens Bouscat	26.000
08-08-06	MAI	185-55	BONNARD Antoine	domaine	13.500
08-08-08	BIZ	120-266	SOMPOYRAC Louis	domaine	25.000
08-08-14	LAS	95-147	FABRE Louis	maison BX	3.060
08-08-17	LAS	120-267	LUBERT père Thimothée	pré	1.500
08-08-19	MAI	65-401	DUVAL Guillaume	domaine Blanquefort	92.045
08-08-24	MAC	167-133	GADION Jean	maison BX	6.000
08-08-24	MAC	96-150	SAINT BLANCARD Raymond	maison BX	6.000
08-08-31	DARj	190-163	TAJAN Antoine	maison BX	10.500
08-09-08	DUF	120-273	POHLS Daniel Vincent	pré	.500
08-09-08	MAT	121-278	COUSTAUD Joseph	domaine à Talence	12.000
08-09-14	MAI	167-136	CAMBON Pierre	2 métairie	11.570
08-09-17	DUF	182-280	JACQUIER Gille	bien, VR 2	2.000
08-09-20	FER	190-168	FUNEREAU Jean	4/5 maison BX	48.000

data A/M/G	not.	ref.	nome	ogg.	valore
08-09-22	ROM	121-283	BALGUERIE junior Jean Etienne	maison BX	10.000
08-09-24	MAJ	134-145	MORTON John Archer	domaine Caudéran	45.000
08-10-01	MAJ	49-300	BIZAT junior	domaine Latresne	55.000
08-10-28	BIZ	121-290	SOLLBERG Halvor	terre	.240
08-11-03	BRA	1-1	GADION Louis	bien à Talence, ECH	12.000
08-11-10	BIZ	57-3	GILIBERT Pierre	maison+chai Quinsac	19.000
08-11-10	BIZ	68-05	GILIBERT Pierre	maison+fonds à Quinsac	7.000
08-11-10	MAJ	12-1	LEHOULT Jean Pierre	1/2 moulin ²⁵ .VR5	50.000
08-11-13	SOU	55-02	POHLS Daniel ²⁶	prairie	.300
08-11-21	FER	20-3	DABELMAS Jean	maison BX	2.000
08-11-27	MAJ		DANET Jean	domaines divers	80.000
08-12-07	MAT	1-9	DAMAS Pierre Bernard	maison BX	5.500
08-12-09	MAR	1-8	LILLE ainé Jean Baptiste	terre à vigne	.360
08-12-10	MAT	20-12	COURRONEAU Jacques	maison BX	33.000
08-12-12	RAU	-1-7	DURAND Raimond	terre	2.000

Anno 1809

09-01-02	MAJ	64-08	MAYDIEU Pierre François	maison r. Rolland, VR	18.000
09-01-05	PFT	37-8	FERRIERE André	maison BX, ADJ	2.985
09-01-09	MAJ	32-12	MAREILHAC Jean Baptiste	vigne	8.000
09-01-16	FER	55-03	GUIRAUDIN Louis	maison BX	3.000
09-01-25	BIZ	20-22	SOLLBERG Halvor	bien Caudéran	32.200
09-01-31	COL	20-21	RAMAT Jacques ²⁷	hotel BX, VR	40.000
09-02-08	HAZ	12-25	SORBÉ ainé Pierre	domaine Martillac	15.000
09-02-22	BAZ	43-32	LEWDEN Joseph	domaine Lormont	27.200
09-02-22	HAZ	57-24	BOSC Alexis	chai+grenier Paludate	17.000
09-03-08	MAC	71-01	MAKABIOU Jean et sa femme	métairie, VR 3	8.429
09-03-10	LAS	33-34	DROUET Pierre Toussaint	domaine à Caudéran	5.100
09-03-14	ROM	49-24	ROUCHON ainé Alexis	chai	6.000
09-03-15	HAZ	33-31	LARIGANDIERE ainé Izaak	biens à Caudéran	10.000
09-03-16	LAS	49-27	FABRE Louis	maison BX	28.000
09-03-20	LAS	43-45	DUBREUILH François ²⁸	maison + raffinerie	39.500
09-03-20	STM	77-01	REYHER Charles	maison BX, r. Borie	15.225
09-03-23	FER	64-17	ROUX Henry et Jean. frères	maison BX+domaine St.Médard ²⁹	39.983
09-03-30	DARj	74-07	COHEN Léon	maison+échoppe	2.000
09-04-01	MAJ	68-22	DANET Jean	jouissance domaines ²⁹	53.100
09-04-08	BRA	21-31	BILLAS Jean	maison BX	7.168
09-04-10	MON	21-34	MOREAU Pierre	domaine	3.000
09-04-11	MAJ	4-33	DOMECQ Barthelemy, GUICHON et PLENAUD	domaine	22.301
09-04-12	FER	21-37	DABELMAS Jean	maison BX, VR 2	1.500
09-04-14	BRA	58-39	BILLAS Jean	maison BX	4.500
09-04-18	MAT	1-21	PATTO Isaac	maison	12.000
09-04-26	DES	43-56	HOLEGRAY Jean	maison BX	6.500
09-04-28	DARj	13-47	COHEN Léon	bien	.300
09-05-09	FER	71-13	FUNEREAU Jean	maison q. Napoléon	13.500
09-05-20	ROM	3-46	LASSABATHIE Antoine G.me Delisle ³⁰	maisons BX, ADJ.	73.000
09-05-17	FER	29-24	JOHNSTON père Nathaniel	Batiment à Pessac	70.000

²⁵ a Barsac

²⁶ Nel 1811 Pohls Daniel Vincent figura come ex negoziante, residente a L'Isle St. George. Il 23 dicembre 1809 acquistava una casa a Bordeaux in r. Poyenne, per 16.000 franchi, ma la professione non veniva indicata nel registro

²⁷ Data della registrazione; manca l'indicazione della data dell'atto.

²⁸ Acquisto da Martha Lafargue Vedova Nairac e figli; località Tour St. Croix? VERIFICARE

²⁹ Vd. *supra* atto 27 novembre 1808.

³⁰ assieme al fratello maggiore, proprietario

data A/M/G	not.	ref.	nome	ogs.	valore
09-05-20	FAU	4-53	LAUBAREDE Faures Barthelemy	bien dit "Toulouse"	12.000
09-05-20	RAU	21-52	DELELIEN Mathieu	terre	1.200
09-05-24	HAZ	68-28	BAOUR ainé Pierre	terre à Beglès	1.590
09-06-12	SEJ	44-80	BLEY Otto Ernst	emplacement BX	5.445
09-06-26	ROM	14-59	VIGNES Paul	maison BX	16.000
09-07-02	BRA	5-74	BILLAS Jean	emplacement	.300
09-07-02	BRA	5-75	BASTICE Jean	terre	.300
09-07-11	FAU	14-67	LARRIEU Jean Baptiste Amedée	bien	9.875
09-07-14	BRA	33-56	BEAULIEU Cliquet Joseph	maison BX	10.000
09-07-19	FER	65-45	BROWN John Lewis	hotel à BX	87.000
09-07-19	BRA	44-89	BILLAS Jean	2/3 maison BX, VR 2	.600
09-07-20	BRA	34-69	MOUGES Pierre	vigne	1.000
09-07-28	MAT	14-72	BOUÉ Jean	maison BX	1.000
09-08-03	RAU	1-27	ADY Jean Etienne	maison 4.r.St. Augustin	14.000
09-08-05	LES	14-74	TARDIEU Jean Baptiste	3 maison BX	42.000
09-08-12	MAR	23-74	MARTIN Gabriel fils	maison BX	2.400
09-08-14	MAR	69-26	MAUREL Jean Joseph	domaine à Macau	21.000
09-08-18	LAS	45-101	FABRE Jean Pierre ainé	échope + jardin BX	4.500
09-08-18	MAT	6-94	TAUDONNET Jean et Arnaud, frères	2 maisons à BX	10.000
09-08-31	MAJ	69-33	MAUTS Alexandre	terre à Caudéran	.450
09-08-31	MAT	6-99	FIEFFÉ Charles Jacques	bien à Bassens	25.200
09-09-07	LAS	23-78	FUNEREAU Jean	batiment BX	3.000
09-09-07	ROM	6-98	* NORMAND Arnaud Jean	domaine	21.200
09-09-16	BIZ	14-83	BOUDIN Charles Paul	emplacement BX	1.089
09-09-20	GRA	23-86	GRAND Jean	maison BX	42.000
09-09-21	BOU	14-82	SIMON Joseph	domaine Ambès	12.000
09-09-22	BOU	59-79	FAURE LACAUSSE Jean Jacques	fonds	3.500
09-09-25	DARj	71-20	TAJAN Antoine	1/2 maison BX, LIC	30.000
09-09-25	ROM	14-84	OTARD Pierre	batiment & fonds Langoiran	1.000
09-09-27	MAT	30-41	DUBERTRAND Joseph	domaine à Pessac	14.000
09-09-29	MAT	34-71	BOUNIN Antoine et Joseph, père et fils	domaine St. Loubès	40.000
09-1-17	FER	3-16	FOUSSAT Louis Justin	maison chai des Farnes	32.000
09-10-06	ROM	14-86	OTARD Pierre	maison & fond Langoiran	9.875
09-10-09	DUF	23-93	SOLLBERG Halvor	fonds à Margaux	.150
09-10-11	DARj	15-97	GUESTIER Daniel	domaine Floirac	4.800
09-10-13	MAJ	65-52	JONES Jonathan	domaine Caudéran	16.000
09-10-14	HAZ	59-85	LALOUBERE Jean Baptiste	domaine à Quinsac	6.250
09-10-17	MAC	6-117	DUVERGIER Michel	maison BX	15.000
09-10-19	FER	51-58	MAISONNEUVE Antoine Martin	domaine	3.500
09-10-23	BIZ	15-98	DELAUNAY, Ch.les & GAULNE Gaspard ³¹	domaine+chateau Sadirac	55.560
09-10-31	FER	23-102	JOHNSTON William fils	hotel BX, c. Tourny	60.000
09-11-09	MAT	6-122	DUPUCH Jean	emplacement BX Ch.Trompette	24.070
09-11-09	MAT	75-39	SORBÉ ainé Jean Pierre	emplacement BX Ch.Trompette	98.538
09-11-10	BIZ	65-56	DULAINS DURAND	domaine à Bruges	20.000
09-11-10	DARa	30-45	GELIBERT Pierre	terre	17.000
09-11-22	MARS	39-25	LILLE ainé Jean Baptiste	fonds à Bruges	.700
09-11-23	BRA	69-39	GUICHON DOMEQ et PLENAUD	maison BX	19.000
09-11-23	MAT	46-132	LACLOTTE et LAMARQUE	chai à BX	2.925
09-12-04	MAJ	15-105	VIGNEAU Nicolas	terre Blanquefort, VR	1.200
09-12-06	MAT	75-40	GRADIS David et fils	emplacement BX Ch.Trompette	31.436
09-12-10	DUF	34-83	SOLLBERG Halvor	vigne	.200
09-12-14	MAT	34-86	FIEFFÉ Charles	vigne à Carbon Blanc	2.400
09-12-18	HAZ	24-112	LALOUBERE Jean Baptiste	vigne	.500

data A/M/G	not.	ref.	nome	ogg.	valore
09-12-23	BARO	15-107	CARRIÉ François et Jean	domaine Gradignan	3.000
09-12-25	BARB	35-89	DESCLAUX Paul Alexandre	fondi	.060

Anno 1810

10-01-08	RAU	7-133	DARDEL Pierre aîné	maison BX	4.431
10-01-10	GAS	75-45	VALLET Jean Jacques	usufruit maison	1.500
10-01-11	CAU	2-33	SERRES Jacques + altri	maison BX	26.626
10-01-27	GAS	75-47	VALLET Jean Jacques	fonds divers	5.000
10-01-30	MAR	24-119	LILLE aîné Jean Baptiste	vigne	.250
10-02-01	DARa	15-114	BOUNIN Antoine	maison BX	31.000
10-02-01	MAI	30-52	BERGSTEDE Jean Rodolphe	biens di campagne	13.287
10-02-09	ROM	55-10	OTARD Pierre	batiment et fonds	.592
10-02-13	LAS	51-74	TARDIEU Jean Baptiste	emplacement BX	4.000
10-02-18	DARa	72-33	ROUSSENAT Pierre	vigne	.500
10-02-18	DARj	72-32	SACRISTE Fabien	vigne	.500
10-02-28	BOU	55-11	TRESSIER Jean aîné	domaine dans les Graves	28.000
10-03-04	BOU	16-126	LOPES Abraham Dias	domaine Lormont	14.000
10-03-21	MAI	52-80	GAILLARD MALESIEUX et &	domaine à Begliès, VR 2	6.258
10-03-21	RAU	24-136	LACLAVERIE aîné Joseph	maison BX	7.000
10-03-23	MAI	7-154	JOHNSTON Walter	domaine Mérignac	30.000
10-03-31	MAC	16-132	BERGES Pierre	maison BX r. Monnaie	6.000
10-03-31	MAT	16-131	TARDIEU Jean Baptiste	maison BX	55.400
10-04-09	BARO	8-157	DABELMAS	domaine Talence	17.000
10-04-10	BARB	47-154	LOURDES frères et &	maison à Clairac, VR	1.200
10-04-10	MAT	75-57	GUESTIER Daniel	emplacement BX Ch.Trompette	23.940
10-04-18	BRA	52-87	DEVIENCE Paul François	rentes (cession)	6.000
10-04-18	MAT	25-147	NAIRAC Jean Baptiste	terre Tonneins	7.000
10-04-30	MAT	66-75	DAMAS Pierre Bernard	maison BX, r. Neuve	20.000
10-05-05	RAU	16-144	MORAUGE Gilbert	maison à Latresne	7.437
10-05-07	BAR	52-91	FABRE Jean	domaine à Blanquetort	26.500
10-05-08	BRA	25-521	VIGNAXU Nicolas	maison+chai r. Barreyre	5.000
10-05-11	CAN	35-114	SERRES Jacques et Pierre	terre	1.500
10-05-11	MAI	25-525	CABANES Louis	maison BX	15.000
10-05-11	SEJ	47-164	ROUX Gabriel	maison BX, LIC	.925
10-05-17	MAT	60-116	HEBRARD Bernard	échope BX	.400
10-05-22	MAI	60-117	TREMOLLIERES Pierre	domaine près de Marmande	60.300
10-05-25	STM	39-30	DEYMONT Guillaume	vigne	.250
10-05-29	MAI	36-118	LECLER Martial	domaine Floirac	4.000
10-06-07	BARO	8-174	RIBERT Jean Baptiste	domaine au Sablonat	5.200
10-06-13	DARa	8-176	GILIBERT Pierre	maison BX, VR	24.000
10-06-15	LAS	60-120	JOSERO Mathieu	domaine	17.909
10-06-22	DES	66-83	HOURS Pierre	batiment à BX	1.800
10-06-26	MAI	36-119	PLENAUD Pierre	maison BX	7.000
10-06-28	BIZ	39-32	DURAND Delains Jean	terre Bruges	1.810
10-07-01	MAT	8-187	CASTRO David et Salomon, frères	domaine à Mérignac	12.000
10-07-06	BIZ	17-164	DURAND Delains Jean	domaine à Bruges	67.150
10-07-06	MAI	36-121	FOUSSAT Justin	maison BX	25.000
10-07-09	ROM	36-123	EMERY Fleury	batiment BX	6.912
10-07-12	DARj	48-185	TAJAN Antoine	domaine	5.000
10-07-24	ROM	48-188	BONNEFIL Pierre	maison Artigues	44.000
10-07-25	HAZ	27-676	LALOUBERE Jean Baptiste	vigne, ECH	.150
10-07-26	BAR	72-45	RATEAU Pierre Jeune "	maison BX	9.677
10-08-15	GAS	9-213	BRUN Jean	maison BX	15.000
10-08-30	MAT	40-38	BOUSCASSE Antoine Pierre fils aîné	domaine Gradignan, ADJ	8.211
10-08-31	MAT	40-42	BOUSCASSE Antoine Pierre fils aîné	échope BX, ADJ	6.759

data A/M/G	not.	ref.	nome	ogg.	valore
10-09-03	DES		CHOBLET André junior	maison BX	60.000
10-09-06	LAS	39-37	DEBREUILH François	batiment+fonds BX	3.952
10-09-13	FER	53-122	JOHNSTON William et Nathaniel	domaine près de BX	43.600
10-09-20	BOU	18-181	SAUVAGE Jean Baptiste	maison BX	22.500
10-09-28	RAU	72-52	CHAUTELAT Bertrand	domaine à Latresne	8.000
10-09-30	ROM	91-89	OTARD Pierre	maison BX	16.000
10-10-03	HAZ	10-228	LALOUBERE Jean Baptiste	vigne à Quinsac	400
10-10-06	BARO	62-156	RIBERT Pierre aîné	domaine à Pessac	6.000
10-10-11	FAU	18-185	FABIEN Sacriste fils	2 échoppe BX	5.000
10-10-26	BARB	56-08	RUCKER Mathieu	terre à BX	3.000
10-10-28	ROM	90-61	ARTHAUD Mathieu	droits sur metayage	13.400
10-11-03	MAJ	42-3	MANTZ Alexandre	maison Bergerac	35.000
10-11-06	RAU	18-193	BOUDREAU Felix	maison à Cadillac	5.750
10-11-08	STM		TEERLUIK Jean Bekker	domaine ³²	55.000
10-11-09	BAR	93-217	RIBERT Jean Baptiste	vigne	.300
10-11-13	BRA	98-155	BANCAL Antoine	vigne	1.309
10-11-16	MAJ	11-244	JOHNSTON Walter et DOWLING Jacques	maison BX	18.000
10-12-05	DUF	31-85	LAPAYRE Bertrand	terre	3.800
10-12-10	DARa	96-88	OLIER François	2 emplacements	3.400
10-12-22	DUP	86-705	GILIBERT Pierre	2 maisons BX	15.000

Anno 1811

11-01-11		1-1	BOURGUING Jean	maison BX	27.400
11-01-16	HAZ	98-02	SORBÉ aîné Jean Pierre	maison+jard.Floirac	9.000
11-01-21	FER	132-4	SAUVAGE Jean Baptiste	maison BX	41.000
11-01-29	MAT	22-7	BOUÉ J.ques	maison BX	1.100
11-01-30	HAZ	9-145	LORIGANDIERE Jean Isaac, aîné	maison	8.000
11-02-03	MAT	98-09	NAIRAC Jean Baptiste	pré	.600
11-02-08		36-12	GORET Pierre	maison BX	30.000
11-02-13	STM	65-09	HOSKINS William	maison BX	12.000
11-02-14		5-15	GILIBERT Pierre	maison BX	2.400
11-02-15	MAT	22-11	STREW Henry Christian	domaine Cauderan	10.095
11-03-02		123-7	FUNEREAU Jean	moulin	17.000
11-03-09	DAR	144-3	KUHLMANN Ch. phe Bernard	maison BX	15.000
11-03-09	LAS	5-24	MAYDIEU Georges	pré	.800
11-04-20		65-30	FOUSSAT Louis Justin	domaine	41.000
11-04-25		1-12	DEPIOT André	vigne	.805
11-04-29		65-28	BRUNET Laurent	maison Bacalan	9.000
11-05-06	DUP	6-48	RABESCOMBES Pierre	maison+chai BX	2.000
11-05-06	MAT	144-7	MONSARRAT Simon & CORBIERE Jean Abel ³³	maison BX	10.000
11-05-07		22-33	GUIRAUDIN Louis	vigne	3.500
11-05-10	MAT	132-25	TEISSIER Joseph	maison BX	19.000
11-05-12	MAJ	82-40	MORTON John Archer	vigne	.350
11-05-17		98-28	DURAND aîné Jean	maison BX	45.000
11-05-20	HAZ	114-29	LACLAVERIE Joseph dit Justin	maison BX	13.000
11-05-28	COL		LAURAND Nicolas & LILLE Jean ³⁴	maison à St. André	50.000
11-06-01		82-50	BOSC Alexis	3 maisons BX	60.000
11-06-01		98-32	DUPUCH Jean Barthelemy	domaine	36.000
11-06-01	RAU	82-52	SERRES J.ques et Pierre	domaine	18.000
11-06-18		99-33	COURRONEAU Jean Jacques	domaine	40.000
11-07-05	DES	57-3	HOLEGRAY Jean	terres	1.349

³² à Margaux e a Sauternes

³³ negozianti associati

³⁴ assieme a Jacques RAMAT, negoziante a St. André

data A/M/G	not.	ref.	nome	ogg.	valore
11-07-06		115-36	BAINCAL Antoine	maison BX	18.000
11-07-18	MAR	83-80	JACQUIER Gille	biens	.927
11-07-30	MAI		LA CHAPELLE V.ve, BAHANS & C.ie	diverse maisons, VR2	66.007
11-08-05		144-10	DECHATELUX Jacques	bien	1.500
11-08-07	ROM	23-51	SERVAN Philippe	terrain BX	4.000
11-08-12		144-12	BRUN Joseph	emplacement BX	27.057
11-08-21		124-44	CABANES Louis	partie maison	4.500
11-08-21	MAI	124-43	RATAU Jean Pierre	maison 1/6	4.500
11-08-22	ROM		OTARD Pierre	maison BX	88.000
11-08-24		23-53	CABANES Louis	partie maison	20.600
11-08-24		23-54	CABANES Louis	partie maison	2.000
11-08-24		23-54	CABANES Louis	usufruit maison	2.000
11-08-25	MAT	59-30	TARDIEU Jean Baptiste	maison+magazin	2.100
11-09-04	ROM	83-90	SERVAN Philippe	terrain BX	3.000
11-09-07		124-49	DEGAU Amant Joseph	pré	1.000
11-09-12	HAZ	38-84	SORBÉ Jean Pierre	terre	10.000
11-09-13		23-57	GAUVRY Jean Baptiste	maison BX	35.000
11-09-13		7-87	DEMPLOS Jean	maison BX	26.000
11-09-15	MAT	77-12	VIGNEAU Nicolas	pré	1.200
11-09-16	MAI	7-90	JEIZELER Jean Jeoffroy	jardin	.040
11-09-26	FER	38-87	PHILIPPON Antoine	terre	5.000
11-09-26	MAI	83-95	LILLE aîné Jean Baptiste	maison BX	30.000
11-09-28		8-114	GERARD Jean	échope BX	1.650
11-10-01	ROM	60-34	OTARD Pierre	maison BX	7.000
11-10-05		38-83	FABRE Louis	domaine	12.000
11-10-18	CAN	60-35	ROUSSEAU Leonard	domaine	11.000
11-10-22		24-69	COURRONEAU Jean	terres	15.000
11-10-23		115-57	BOUDREAU Felix	domaine	5.850
11-11-04	MAI	116-71	MENDES fils Abraham	batiment	9.132
11-11-07	MAI	124-56	MENDES fils Abraham	2 emplacements	1.500
11-11-14		8-108	BONTEMPS Pierre Georges	domaine	18.000
11-11-22		24-69	COURRONEAU Jean Jacques	terre	15.000
11-12-07	FER	24-72	PHILIPPON Antoine	domaine à Bouscat	165.000
11-12-09		139-29	CHENARD Pierre	maison BX	23.500
11-12-12	DES	24-73	VERGNES Jean	terre	3.000
11-12-17		8-123	BOUTIN Raymond	bois	.700
11-12-20		125-64	BALARESQUE Simon Joseph	chai	10.000
11-12-28	MAC	144-26	LACOSTE Louis	domaine	11.600

Anno 1812

12-01-08	DES	133-61	PROMIS aîné Marc	domaine	15.000
12-01-11	STM	24-83	VONHEMERT Izaac	maison BX	2.000
12-01-17		144-31	DELBRUCK Jean Charles August	domaine	40.000
12-01-18	MAT		GAUTIER Jean Baptiste aîné	domaine à Gauriac	62.000
12-01-29		24-96	BEZAT junior Pierre	terre	5.500
12-01-30		125-67	GOURRION Jerome	domaine	23.000
12-02-01	ROM	44-266	MALEZIEUX Quentin Jean	maison BX	22.060
12-02-04	BARO	125-69	LAFON Edouard	maison BX	18.222
12-02-04	BARO	125-70	LACOSTE Paul Alexandre Deselaux	domaine	12.620
12-02-09		140-36	DEMAY Jean Firmin	maison BX	12.000
12-02-10		122-7	ESTENAVE Arnaud Paul	bien	8.000
12-02-11		100-89	DUCORNEAU Jean	emplacement BX	23.925
12-02-13	GAS	88-238	MARCADÉ Jean Baptiste	immeubles	6.000
12-02-15		25-99	CASEY Daniel	domaine	4.211
12-02-27	MAT	134-72b	SALZEDO Moysé	maison 1/3 BX	3.578

data A/M/G	not.	ref.	nome	ogg.	valore
12-03-05		85-149	DOMECQ B.my, GUICHON et PLENAUD	vigne	.700
12-03-12		39-132	CHENARD Pierre	moulin	13.000
12-03-12		66-65	CASTERA Joseph	vigne	2.400
12-03-12	DAR	57-04	TAJAN Antoine	terre	18.857
12-03-13	MAR	40-136	MAUREL Jean Joseph	domaine	12.000
12-03-18	MAT	85-154	LAUDRODIE Mathurin	emplacement BX	5.000
12-03-21		101-105	CHAUBARD Bertrand J.	maison BX	9.000
12-03-21		60-48	BALGUERIE Pierre	domaine	45.000
12-03-22	MAR	40-137	MERIC Jeanne	maison BX+domaine	19.000
12-04-01		85-158	DEBOESSIER François Valentin	domaine	30.000
12-04-18		86-162	CHENARD Pierre	moulin	11.800
12-04-24		40-149	GOUDABLE Jean	maison BX	22.000
12-04-28	FER	77-20	MAYDIEU Pierre	maisons Paulliac	10.000
12-04-30		10-176	DURAND Delains Jean	vigne	.925
12-05-05		10-174	CHARRIOLE Pierre Martin	maison BX	5.000
12-05-05	MAT	40-152	NAIRAC Jean Baptiste	domaine à Tonneins	51.000
12-05-09	FER	134-77	HOLEGRAY Jean	maison BX	30.500
12-05-16		10-190	EYLARDY Nicolas Seb.an	métairie	14.000
12-05-24	BIZ	125-91	LARTIGUE Arnaud	maison BX	9.500
12-05-26		9-187	ALAUZE Antoine Joseph	maison BX	15.000
12-05-26	MAT	40-158	LAUDRODIE Mathurin	maison BX	1.200
12-05-29		26-137	DURAND Delains Jean	pré	.900
12-05-30		101-125	FENWICK Joseph	domaine	17.000
12-06-04		40-159	FULCHIC François	maison BX	17.000
12-06-05	BARB	40-160	REYHER Charles	domaine	12.000
12-06-05	BRA	28-216	GIRODEAU Louis	maison+jardin	2.581
12-06-10	HAZ	40-162	LALOUBERE Jean Baptiste	terre	.067
12-06-15		118-154	DOUSSET Pierre	domaine	7.000
12-06-20		102-132	BARBÉ Gabriel	immeubles	2.000
12-06-23	RAU	26-142	TAUDONNET Jean	local à Caudéran	3.000
12-06-24		102-136	DUFFOUR aîné Philippe Joachim	domaine	10.000
12-07-01	FER	26-145	FOUSSAT Justin	immeubles	17.600
12-07-11	ROM	41-171	OTARD Pierre	maison BX	8.000
12-07-17		41-175	BROWN John Lewis	lande	.120
12-07-17	MAC	125-95	RIVIERE Bruno Mathieu	maison BX	1.500
12-07-22	ROM	77-31	MALEZIEUX Quentin Jean	terre	3.500
12-07-30	STM	11-198	LESPIAUT Léon	terre	2.500
12-07-31		41-179	BIZAT Junior Pierre et GROS Xavier	métairie à Eysines	24.000
12-08-08		11-203	DURAND Jean fils aîné	bois	.100
12-08-23	BARO	11-207	MAYNARD Antoine	domaine	6.000
12-08-27	COL	10-170	VIDEAU Arnaud ³⁵	vigne	.400
12-09-01	DARj	134-89	ROGET Moise	maison BX	9.000
12-09-04	BIZ	61-71	LATASTE Raymond	domaine (cession)	5.700
12-09-07	LAS	42-196	POMMEZ jeune Jean	chai à BX	3.700
12-09-10	BARO	42-199	LABARBE Raymond	domaine	12.000
12-09-10	BRU	42-200	NUGES Salomon	maison BX	18.000
12-09-14	BRA		DUMOULIN Etienne Théodore	immeubles v/v Paulliac LIC	355.000
12-09-22		111-14	GOUZON Jean	maison BX	36.000
12-10-01		12-229	DUFFOUR Philippe Joachim	biens ECH	8.430
12-10-01	MAT	12-230	CURÉ Barthelemy	domaine	21.375
12-10-11		126-106	BALGUERIE Pierre	terre ECH	.500
12-10-12	MAT	145-42	NAIRAC Jean Baptiste	immeubles Tonneins	2.500
12-10-20	GAS	27-160	GILIBERT Pierre	maison (cession)	3.500

³⁵ Il 3 ottobre 1807 Videau aveva acquistato una tenuta a Caudéran per 16.000 franchi, ma a tale data risultava "commissionaire" a Bordeaux.

data A/M/G	not.	ref.	nome	ogg.	valore
12-10-22		42-218	CASAU BON J.	magazin BX	4.800
12-10-22		68-98	ALLIENNE Ch.L.Pr. et sa femme	maison BX	22.500
12-10-27	HAZ	140-50	SORBÉ Jean Pierre	maison BX	4.000
12-10-30		151-1	BALAMI Jean	maisons Pau	10.402
12-11-07		12-235	DUPEYRAT Martial junior	domaine	16.500
12-11-12	LAS	122-6	SAINT AMANT Jean Baptiste_Chaubart	terre	15.000
12-11-17	STM	151-4	METZLER Benj. Jer. et &	1/3 maison BX	20.000
12-11-19	HAZ	113-7	LALANDE Jean F.ois	domaine	10.911
12-11-19	ROM	113-8	OTARD Pierre	terres	6.560
12-11-30	MAJ	68-103	LASSABATHIE junior Antoine Guillaume Delisle	maison BX	70.000
12-12-03	BARB	103-159	GROS Xavier Joseph	terres	.275
12-12-12	MAJ	87-218	LHERBESTE Jean Pierre	maison BX	14.000
12-12-13		120-209	FAYET Claude	vigne	.100
12-12-21		43-250	BALGUERIE P.re, SARGET J. A., VERDONNET, Jonas D.	domaine	291.000
12-12-24		13-163	DUPUCH B.my Jean	métairies	22.000
12-12-24	MAC	87-220	SAINT PAUL Louis Arn.	domaine	75.000

Anno 1813

13-01-02	DARj	61-84	GUESTIER Daniel	domaine	28.000
13-01-04		13-180	BALGUERIE Pierre	maison Bacalan	20.000
13-01-14	MAR	13-186	GIALLOT Philippe	maison BX	24.000
13-01-21	RAU	126-118	REDELIER Mathieu	terre	.210
13-01-24		13-187	COUDERC François	terre	.260
13-01-27	BRA	145-49	LAFFITE Jean Baptiste	immeuble	5.000
13-02-01		44-169	BLUMEREL Joseph	immeubles	2.200
13-02-02	DUP	146-72	HERVÉ Guillaume	3 maisons BX	3.380
13-02-12		140-61	BONNECARRERE Paul Jean	maisons Havre	12.000
13-02-13		68-109	FABRE Louis	domaine	60.000
13-02-17	MAJ	68-113	MORTON John Archer	1/2 domaine	1.600
13-02-25	BRA	27-185	PUJALON Bertrand	maison BX	12.000
13-03-01		13-190	BALGUERIE Jean Isaac et BOYSSALAYEC Antoine	boutique	1.300
13-03-07	DES	27-186	PROMIS aîné Marc	maison BX	1.000
13-03-11	GAS	111-19	LAUGA aîné Pierre	maison V.R.	1.200
13-03-12		45-183	BELLY Mathieu	maison BX	3.200
13-03-15	DES	14-194	PROMIS Marc	maison BX	1.000
13-03-20	RAU	135-115	ROUCHON Pierre	maison BX	7.500
13-03-21		88-236	BRUN Jean	terres	.100
13-03-22		135-112	FORÇADE Jean	maison BX	24.000
13-03-27	PAN	141-65	GUIMBEAU Jean Charles	bourdeux	2.000
13-03-30		121-134	BRUN Jean	vigne	.225
13-03-31		69-130	AMIEL Jean J.ques	domaine	31.546
13-03-31		69-131	BOUDERIA aîné Pierre	domaine	4.710
13-04-05	GAS	14-198	NORMAND Arnaud	maison BX	4.000
13-04-05	GAS	14-199	NORMAND Arnaud	maison BX	4.000
13-04-17		28-195	DURAND Delains Jean	pâturage	1.200
13-04-21	BRU	104-195	VIDEAU Arnaud	vigne	.100
13-04-24	DARa	45-188	GONJON Jean	hien	7.000
13-04-29	DARa	45-191	GOUZON jeune Jean	chai Chartrons	7.500
13-05-10		45-192	BOUDIN Charles Paul	domaine	7.000
13-05-13		121-144	DUBREVILLE Barthelemy	maison BX	2.550
13-05-13	MAJ	113-10	DUSSUMIER Ant.	domaine	30.600
13-05-14	LAS	121-146	PEYROUNIN Jacques	maison BX	20.500
13-05-17	BOU	89-256	PHILIPPON Antoine ³⁶	maison BX	6.000

data A/M/G	not.	ref.	nome	ogg.	valore
13-05-18		89-257	DUPUY jeune Baptiste Joseph	domaine	11.000
13-05-19		153-209	DUCASSE Bertrand	maison BX	38.000
13-05-29	FER	147-151	LASSABATHIE junior Antoine Guillaume	maison BX	85.000
13-06-01		147-154	DARDEL aîné Pierre	pâturage	8.500
13-06-14		127-139	DURAND aîné Jean	maison ECH	.500
13-06-14	COL	15-227	PEDRONI Michel	terre	2.500
13-06-17	DUP	45-207	RENÉ Jean	domaine	28.800
13-06-19		28-218	DELFAU Jean Pierre Petit	maison BX	4.447
13-06-19		28-219	DELVAILLE Daniel	maison BX	18.000
13-06-21	MAI	45-210	VERNEUILH Jean	échope	1.200
13-06-22	COL	28-221	LARTIGUE Arnaud	maison BX	2.500
13-06-22	MAI	28-220	BRUNET Laurent	maison BX	50.000
13-06-28		153-218	DUBOSCO Bernard Baptiste	partie cour	.300
13-07-01	FER	153-217	GADEN Christian	maison BX	75.000
13-07-02		147-165	COUDERC père François	terre	1.300
13-07-11	HAZ	46-218	SORLÉE frères	terre BX	2.000
13-07-16		28-229	BRUSSAC Pierre	maison BX	25.000
13-07-27	FER	25-203	PRECLOS Marie J.h Suvignerd	domaine BX	5.600
13-07-28	BRU	57-20	LARROQUE François Auguste	domaine	3.000
13-08-14		15-207	BALGUERIE Isaac	terre bois	1.000
13-08-18	DES	90-182	PATER aîné Joseph	maisons (2) BX	12.000
13-08-19	MAI ³⁷	146-65	MORTON John Archer	maison BX	61.000
13-08-23		78-44	BOUSSENOT Pierre	domaine BX	.400
13-08-30		16-216	DUCORNEAU Jean	domaine	40.000
13-09-06		29-245	BALGUERIE Pierre	terre	2.000
13-09-11		78-45	AUPETIT aîné Pierre	domaine	24.009
13-09-11	BARO	90-193	MORTON John Archer	maison BX	36.000
13-09-11	DES	90-192	LECLERC jeune Jean Godeffroy	bien	5.583
13-09-13	DAR	153-233	RENAUD Gregoire	domaine	15.000
13-09-23		135-125	BABOURT Pierre	pré	1.000
13-09-25	MAI	3-80	VIGNEAU Nicolas	pré	3.100
13-10-14	BRU	127-156	GERAUD jeune Arnaud	terres	.900
13-10-14	BRU	127-157	RENEAUD Pierre	terre	.900
13-10-27	MAC	29-257	RIVIERE Mathieu Renaud	maison BX	.120
13-11-14	CAN	70-152	WUSTEMBERG J.ques Henry	domaine	7.000
13-11-15	LAR	16-222	ROBERAU Pierre	terre	.160
13-12-01	DARa	3-83	KUJLMANN Ch.phe Bernard	maison BX	1.500
13-12-02		136-132	DEMPTOS Jean	domaine	8.195

Anno 1814

14-01-18	RAU	105-244	REDELIER Mathieu	terre	.450
14-01-21		47-243	DUBEC LOPES David	maison BX	4.450
14-01-26	FER	17-242	GUIRAUDIN Louis	maison BX	1.200
14-01-27	FER	128-163	SAUVAGE Jean Baptiste	terre	.250
14-02-07		47-248	BOULLET Pierre	domaine	4.837
14-02-25		91-228	BALGUERIE Pierre	domaine	1.000
14-02-26	ROM	30-274	OTARD Pierre	domaine à Villenave	200.000
14-03-03		136-138	BOUDIN Charles Paul	maison Floirac	.900
14-03-12	BIZ	91-236	ROUCHON aîné Alexis	cessione denaro	9.000
14-03-18	DES	47-252	PROMIS aîné Marc	terre	.060
14-03-20		106-256	CARLES Cyprien Barthelemy Pierre	terre	1.400
14-04-05		30-281	BOURILHON Ant.	boutique	2.000
14-05-03	LAR	106-261	ROUSSAC Paul Auguste	maison BX	3.000

data A/M/G	not.	ref.	nome	ogg.	valore
14-05-09	DES	128-172	PATER aîné Joseph	maison BX	1.200
14-05-10	BRA	92-244	PETIT aîné Jean	domaine	10.000
14-05-14		92-245	DUFFOUR Casimir	maison BX	2.700
14-05-19	DUP	128-177	PEREZ-SALUCE Nicolas M. Joseph	domaine	8.000
14-05-20	BARB	48-271	LANGUIMEAUX Michel	2 echoppes	1.000
14-05-25	DES	48-247	LAURTE (Lauste?) Jean	tannerie	10.000
14-05-27	BARO	48-276	MAKABIOU Jean	maison BX	8.000
14-05-28	MAI	48-277	LETELLIER Jean Marie et Jean Jacques	domaine	18.000
14-05-29	DES	153-211	LADONNE Arnaud François J.in	terre	.668
14-05-30	CAN	113-12	MARGFOY aîné Aaron	bien campagne	56.000
14-05-30	FER	128-175	LAFON Edouard	domaine	19.400
14-06-02	BARB	106-266	SAUVAGE Pierre	maison+magazin BX	10.000
14-06-11		48-267	BALGUERIE SARGET	terre	.800
14-06-16	LAS	106-272	GUIBERT	vigne	3.200
14-06-24	MAI	48-275	DOWLING	domaine à Sauternes	60.000
14-07-04	SIC	106-277	MILLON Raymond	domaine	15.500
14-07-17	MAT	48-284	NUNES Samuel Moyse	emplacement BX	.900
14-07-18		71-199	DELPLA Justin	chambre	.225
14-07-26		31-301	DUCORNEAU Jean	maison BX	120.000
14-07-27		71-203	CART François	domaine	10.000
14-07-27	DAR	62-122	PELLISSIER Laurent	maison BX	2.400
14-08-06		48-294	BROWN John Lewis	terre	30.000
14-08-09		48-293	CATELAN Louis Joseph	terre	17.000
14-08-10		92-263	DUPOUY Jean Baptiste	terre	2.800
14-08-19		128-185	BALGUERIE Pierre	terre	1.050
14-08-19	HAZ		CLAUZEL Dominique C.	domaines	118.600
14-09-03	LAS	78-63	MAYDIEU aîné Pierre	maison BX	1.570
14-09-09	GRA	49-301	DELACOMBE Hypolite	métairie	1.500
14-09-13	BOU	49-304	DUPOUY Jean	maison BX	12.376
14-09-17		107-299	CAPDEVILLE Bernard	maison+magazin BX	80.000
14-09-23		20-331	BOURGES Pierre	domaine Talence	16.000
14-09-26	BARO	79-68	TAUDONNET Jean	maison BX	41.000
14-09-27	FER	72-212	GRANNEL Charles Etienne Louis	maison+jardin BX	16.000
14-09-28	ROM	137-165	BOUSQUET Jean	domaine	40.000
14-09-30		49-312	EMERY Fleury	domaine	12.000
14-10-03		153-237	COUDERC François	terres	2.800
14-10-19		111-30	DELPLA Justin	1/2 raffinerie	12.000
14-10-24	MAC	129-199	SAINT PAUL Louis Arnaud	pré	2.000
14-11-05	GAS	19-318	LAMEY Henry Louis	terre	.200
14-11-07	MAR	4-96	LILLE aîné Jean Baptiste	terre	1.000
14-11-10		31-326	DOURDIN François [e DOURDIN Charles, neg. a Tolosa]	maison BX	40.000
14-11-15		20-356	REDON Pierre	domaine	6.000
14-11-17	DUP	19-328	MELBOR Charles	domaine	16.000
14-11-19	GAS	20-253	GILIBERT Pierre	maison BX	4.830
14-11-19	MAI	75-55	VIGNEAU Nicolas	terre	.800
14-11-25		93-298	BRUGÉS Pierre	domaine	16.000
14-11-28	FER	50-328	GUIRAUDIN Louis	bourdieau	4.000
14-12-01		32-334	BARDON André	terre	1.200
14-12-03	GAS	50-332	DURAND Delains Jean	pâturages	19.238
14-12-06	SIC	142-102	VERNEUILH Jean	maison BX	29.000
14-12-07		63-195	BOURGAILH Marie Cyprien	terre	.200
14-12-09	MAI	20-241	DOWLING Jacques	domaine à Sauternes	63.000
14-12-09	CAN	63-193	OLIVIER François	maison BX	9.000
14-12-19		161-96	CATELAN Louis Jean Baptiste	maison Blaye	6.000
14-12-24	MAI	154-270	MOLLINIÉ Jean	domaine	188.000

data A/M/G	not.	ref.	nome	ogg.	valore
14-12-28		32-345	FOUSSAT Justin	terre et vigne	4.000
Anno 1815 (gennaio - marzo)					
15-01-06	ROM	94-318	OTARD Pierre	maison Langoiran	.800
15-01-18	MAT	21-279	GAUTHIER Jean Elie	2 domaines	20.000
15-01-26	MAT	154-274	PONNUEZ Charles	domaine	1.200
15-02-01	ROM	51-366	SERVAN Philippe	maison BX	16.000
15-02-03	DARa	137-187	GERARD Jean et sa femme	maison+bien	8.000
15-02-06	LAS	109-350	PAPIN Pierre	terre	.300
15-02-09		21-385	BARRATEAU Jean	maison BX	2.700
15-02-11	LAS	4-103	MAYDIEU Pierre	maison BX	11.000
15-02-24	ROM	163-393	OTARD Pierre	maison BX	16.000
15-02-25		109-356	DUPUCH Jean Baptiste	maison	3.250
15-02-28	MAT		TARDIEU Jean Baptiste	domaine à Caudéran	84.000
15-03-02		129-213	BARRATEAU Jean	maison BX	2.700
15-03-11	GAS		JOHNSTON Walter	maison BX pavé Chartrons	85.000

Somme totali:

XIII	-----	55.800
XIV:	-----	431.706
1806:	-----	1.52.838
1807:	-----	1.024.270
1808:	-----	1.353.497
1809:	-----	1.442.304
1810:	-----	1.007.785
1811:	-----	1.185.762
1812:	-----	1.778.019
1813:	-----	919.395
1814:	-----	1.392.704
1815:	-----	250.950
Totale:	-----	12.795.030

COGNOME, NOME	professione	1809	1810	1811	1812	1813
---------------	-------------	------	------	------	------	------

ANNESSE N°26

Negozianti, commissionari di mercanzie e banchieri patentati a Livorno, 1809-1813

Fonte: A.S.L., *Prefettura del Mediterraneo*, 321-335. N.B.: manca il primo supplemento dei ruoli della prima divisione per il 1810.

Legenda: RT = riduzione totale dell'imposta; RP = riduzione parziale (indicata qui solo se superiore o uguale al 50% del ruolo primitivo. ## = annunciano la loro volontà di ritirarsi dagli affari (A.N.P., F⁷8848); banc. = banchiere; neg. = negoziante; com. = commissionario

N.B.: Non sono stati indicati coloro che, tassati come negozianti, ottengono una riduzione totale (o parziale per un montante tale da farli passare ad una categoria più bassa), a meno che non paghino la patente come negozianti in un altro anno.

COGNOME, NOME	professione	1809	1810	1811	1812	1813
ABUDERAM [alias ABUDHARAM]						
Isach	neg	.				
Salomone	neg		.	.		.
Salvadore	neg				.	
ABUKIR [alias ABULKIR] Salomon	neg	.	.	##		
ADAMO Domenico	neg	.	.	.	.	.
ALBACHIR Salomon						.
ALEWIN [alias ALEVYN. socio di HASSE]	neg		.	.	.	.
AMBRON						
Ezechias	neg	.				
Alessandro	neg		.	.	.	.
Sabato Isach	neg	.	.	.	.	.
ANICHINI fratelli [Pompeo e Ridolfo]	neg	.	.1			
ANTONY [socio di DANTY]. Giacomo	neg	.	.	.	.	.
ARBIB						
Giuseppe e Abram	neg				.	
Isach	banc.	.	.	.	.	.
Isaia	banc. [neg 1813]	.	.	.	.	.
Salvadore	neg	.	.	.	.	.
ARGIROPULO Andrea	neg	.	.	##		
ARMENI Costantino	neg	.	(poi: mercante di cordami)			
ARNAUD Giovanni Cristoforo	neg	.	.	##		
ATTIAS Leone	neg	.	.	.		
BARGELLINI						
Giovanni	neg			.	.	
Sante	neg	.	.	.		
Santi Pasquale	neg					.
BARTOLI Giovanni Battista	neg	.	.			
BARTOLUCCI Domenico	neg	.	.	.		
BASSANO						
Mondolfo	com. (neg. 1811)	.	.	.		
Raffaele Marco	neg	.	.	.		
BASTOGI Michele [socio di GIAMARI]	neg	.	.	.	.2	
BEM BARON [alias BEMBARON] Jaub	neg	.	.	.		
BERTELLI Giuseppe	neg	.	.	.		
BERTOLACCI Ant. [socio di CAMPBELL]	neg	.	.	.	.

1 Nel 1810 pagano ciascuno individualmente

2 Nel 1813 la patente è pagata come «GIAMMARI & BASTOGI»

COGNOME, NOME	professione	1809	1810	1811	1812	1813
BIAGI Gaetano	neg	.	* RP	.	.	.
BISCARDI Arn.	neg	.	.3	.	.	.
BOELHOWER Cornelio	neg	.	.	.	.	.
BONAMICI Carlo et Natale, fratelli	neg	.	.	.	.4	.
BONAVENTURA [Fratelli]	neg	.	.	.	.5	.
BONCRISTIANI Giovacchino	neg	.	.	.	.	.
BONECHI						
Bartolomeo	neg	* RP	.	.	.	.
Giovanni	neg	.	.	.	.	.
Massimiliano	neg	.	.	.	.	.
BORGHINI Giacomo	neg	.	.	##	.	.
BRANCA						
Antonio Francesco	neg	.	* RT	##	.	.
Giuseppe	neg	.	.	.	.	.
BRECCI Stefano	neg	.	* RP	.	.	.
BUCCELLATO Luigi	neg	.	.	.	.	.6
BUSCIARA Abraham	neg	.	.	.	.	.
BUSNACH David	banc [neg.1812-13]	.	.	.	.	.
BUSTELLI						
senza nome	neg	.	.	.	.	.
Adriano	neg	.	.	.	.	.
Adriano Francesco	neg	.	.	.	.	.
Francesco	neg	.	.	.	.	.
CALAMAI Pietro	neg	.	.	.	.	.
CALLIÈ Giovanni Luigi	neg	.	.	.	.	.
CAMPANA Cesare	neg	.	.	* RP	.	.
CAMPBELL Fed.	neg	.	.	.	.	.
[socio di BERTOLACCI]						
CARBONI Giorgio [& SACHER]	neg	.	.	.7	.	.
CAREGA Angelo	neg	.	.	##	.	.
CARMI Angiolo	neg	.	.	.	.	.
CARTONI Ranieri	neg	.	.	.	.	.
CASANOVA STEUREMBERG	neg	.	.	.	.	.
CASAZZA Giovanni	neg	.	.	.	.	.
CASTELLI Simone	neg	.	.	.	.	.
CAUSSÉ David	neg	.	.	.	.	.
CESANA Davide	neg ⁸	.	.	.	.	* RT
CHELLI [Eredi di Luigi]	neg	* Rp	.	.	.	.
CHEMIN Giuseppe	neg	.	.	.	.9	.
CHIAPPE Luigi	neg	.	.	.	.	.
COEN Isach	neg (per 3 mesi)	.	.	.	.	.
COEN BACRI						
Nathan	neg	.	.	.	.	.
Salomon	banc [neg 1812-13]	.	.	.	.	.
CONDAXI Demitrio	neg	.	.	.	.	.
CONTI Niccolò	neg	.	.	.	.	.
CORCOS Samuel	com.	.	.	.	.	.
CORSI Matteo	neg	.	.	.	.	.
COSTACCHI						
Giorgio	neg	.	.	.	.	.
Filippo	neg	.	.	.	.	.
COZZU Costantino	neg	.	.	.	.	.
CUBBE Antonio	neg	.	.	.	.	.
DANINAS Beniamino	neg	.	.	##	.	.
DANTY [alias DANTI] Vincenzo	neg	.	.	.	.	.
D'ARGENT Pietro	neg	.	.	.	.	.

3 Fallito nel 1811. Accordo coi creditori A.S.F., notarile moderno, protpolli 35.600, notaio Bettarini, 10 ottobre 1812.

4 Nel 1812 solo Natale

5 Falliti nel 1813

6 Fallito nell'aprile 1814

7 Società sciolta nel 25 giugno 1812

8 Nel 1812: fabbricante di sapone

9 Nel 1813 paga la patente come "chicagliere"

COGNOME, NOME	professione	1809	1810	1811	1812	1813
DE PAS [alias 1813 DEPAZO?] Moise	neg	.	.	.10	.	.
DESEGNI [alias DISEGNI] Iacopo	banc. [neg 10-13]	.	.	.	.	.
DEBADAL [alias DEBARAL] Pietro	neg	.	.	##	.	.
DE MORIS Nicola	neg	.	.	.	.	.
DEL MORO Samuel	neg	.	* RT	.	.	.
DEL VALLE Iacopo	neg	.	.	.	.	.11
DEL VECCHIO Moisé	banc. 09.neg.1811	* RP	.	* RP	.	.
DELLE PIANE						
Andrea	neg	.	.	.	.	.
Riccardo	neg	.	.	.	.	.
DESMARET [alias DESMARETZ] Luigi	neg	.	.	.	.	.
DI SALVATORE Gabriele	neg	.	.	##	.	.
DROK Luigi	neg	.	.	.	.	.
DROSSO Giorgio	neg	.	.	.	.	.
DUNER Giacomo e Luigi fratelli	neg	.	.	.	.12	.
DUPOUY						
Francesco	banc.	.	.	.	.	.
Luigi	banc.	.	.	.	.	.
ERRERA Israele	neg	.	.	.	.	.
ESAUTIERI Cesare	neg	.	.	.	.	.
FACHINI Eligio	neg	.	.	.	.	.
[v. KILLIGER. socio]						
FAJANI Carlo	neg (per 6 mesi)	.	.	##	.	.
FARANEDER Giovanni Lorenzo	neg	.	.	.	.	.
FAUQUET						
Luigi	banc. (neg 12-13)	.	.	.	.	.
Spirito	banc.	.	.	.	.	.
FILICCHI Antonio	neg	.	.	.	.	.
FILIPPI						
Antonio	neg	.	.	.	.	.
Giuseppe	neg	.	.	.	.	.
FINETTI Antonio	neg	.	.	.	.	.13
FRANCHETTI						
Fratelli, Raimondo e Isach	neg	.	.	.	.	.
David	neg	.	.	.	.	.
FUNARO Angelo	neg	.	.	.	.	.
GARABINI Giuseppe	neg	.	.14	.	.	.
GAZZARRINI Iac.	neg	.	.	.	.	.
[socio di DELLE PIANE]						
GERAUDINO Giuseppe	com	.	.	.	.15	.
GIAMARI Nicola [socio di BASTOGI]	neg	.	.	.	.	.
GIAMMATI	neg	.	* RT	.	.	.
GIUBBILEI Domenico	neg	.	.	.	.	.
[socio di CASANOVA]						
GRABIEN Gioacchino	neg	.	.	.	.	.
GRANT Isach	neg	.	.	.	.	.
GUEBHARD						
Federigo Guglielmo	neg	.	.	.	.	.
Giovanni [socio di SENN]	neg	.	.	.	.	.
Giorgio	neg	.	.	.	.	.
GUIDOTTI Baldassarre	neg	.	.	.	.	.16
GUTTIERES PEGNA	neg	.	.	.	.	.
HASSE [1811-13 vedi socio ALEWIN]	neg	.	.	.	.	.
HATTALLA' Ajuba	neg	.	.	.	.	.
IANER						
Salvadore	neg [1810 banc]	.	.	.	.	.
Francesco	neg	.	.	.	.	.

10 Nel 1812 paga la patente come "droghiere al dettaglio"

11 Fallito nel giugno 1813 e deceduto nel medesimo anno

12 Nel 1810 e 1811 la patente è al solo nome di Luigi Duner [alias Dunner]

13 Fallito gennaio 1814

14 Fallito nel 1813

15 Nel 1809 e 1810 mezzano

16 Nel 1812 fa parte della «Gio. Ant. SAPPÀ»

COGNOME, NOME	professione	1809	1810	1811	1812	1813
KERFEBIL [alias KERFEBYL] Diuderk	neg	.	.	.	.	.
KILLIGER [socio di FACHINI]	neg	.	.	* RT	.	.
KOSTER [alias KOUSTER] Gio. Adolfo	neg	.	.	.	.	.
LALETTA Pietro	neg	.	.	.	.	.
LANDI [socio di PASQUINELLI]	neg	.	.	.17	.	.
LAVAGNA Giuseppe	com	.	.	.	.18	.
LELI Giorgio	neg	.	.	* RT	* RT	.
LEUCCI Azaria Vita	neg	.	.	.	.	.
LEVI Iacopo [l'ainé]	neg	.	.	.	.	.
LOMBROSO Emmanuele	neg	.	.	.	.	.
LUTRINGHAUSEN Federico	neg	.	.	##	.	.
MAJORINO Costantino	neg	.	.	.	.	.
MANTERI Nicola	neg	.	.	.	.	.
MARRANGHI Antonio	neg	.	.	.	.	.
MILANO Moisé	com	.	.	.	.	.
MILLE Francesco	com	.	.	.	.	.
MODANA Elia	neg [com. 1809]	.	.	.	.	.
MODOJ Giuseppe	neg	.	.	.	.	.
MOISÉ Isach	neg [com. 1809]	.	.	.	.	.
MONSELLES Emmanuele	com [neg.1811]	.	.	.	.	.
MONTEL Salomon	neg	.	.	.	.	.
MONTICELLI D.	neg	.	.	.	.	.
MONTOBIO Bartolomeo	neg	.	.	.	.	.
MORTERA [MORTERA & nipote]	neg	.	.	.	.	.
MOSPIGNOTTI [socio di PATRINO']	neg	.	.	.	.	.
NARDI Ranieri	neg	.	.	.	.	.
NUNES VAIS Abramo	neg	.	.	.	.	.
OTTO FRANK	neg	.	.	.	.	.
PACHO' Giuseppe	neg	.	.	.	.	.
PADOVA Moisé	neg	.	.	.	.	.
PAGANI Giovanni	neg	.	.	.	.	.
PALLI PANAJOTTI	neg	.	.	.	.	.
PAOLI Pietro	neg	.	.	.	.	.
PAPANDREOPULO [socio di BRECCI]	neg	.	.	.	.	.
PARASCHI Costantino	neg	.	.	.	.	.
PASQUINELLI [socio di LANDI]	neg	.	.	.19	.	.
PASTEUR Giovanni Marco	neg	.	.	.	.	.
PATRIDG [& SCHINTZ]	neg	.	.	.	.	.
PATRINO' Aless. [socio di MOSPIGNOTTI]	neg	.	.	.	.	.
PAVOLI Pietro	neg	.	.	.	.	.
PEREIRA DE LEON Michele	neg [com. 1809]	.	.	.	.	* RT
PETROCOCCHINO Giovanni	neg	.	.	.	.	.
PICCIOTTO		.	.	.	.	.
Fratelli	neg	.	.	.	.	.
Samuel	neg	.	.	.	.	.
PINCAS Aron	com	.	.	.	.	.
PINCAS David	neg	.	.	.	.20	.
PINCHERLE Iacopo	neg	.	.	.	.	.
POGGIALI Giuseppe	neg	.	.	.	.	.
PORTER Robert	neg	.	.	.	.	.
RALLI COSTADULACCHI	neg	.	.	.21	.	.
RATTI Filippo	neg	.	.	##	.	.
RECANATI		.	.	.	.	.
Fratelli	neg	.	.	.	.	.
Salvatore	neg	.	.	.	(* merc.)	* RP
RECANATI e TEDESCHI	neg	.	.	.	.	.
REGINI		.	.	.	.	.
Fratelli	neg	.	.	.	.	.
Fortunato	neg	.	.	.	.	.

17 Fallito nell'agosto 1811

18 Nel 1809 e 1811 mezzano

19 Fallito nell'agosto 1811

20 Nel 1809 e nel 1813 patente come "pennacchiaio" (4ª classe)

21 Demetrio Ralli della «RALLI COSTADULACCHI e C.ie» muore il 4 febbraio 1812

COGNOME, NOME	professione	1809	1810	1811	1812	1813
Marco Fortunato	neg					
Marco	neg					*
RIGNANO David Angelo ²²	neg		*	*	*	*
RIMINI						
Abram	neg (per 6 mesi)		*			
Giuseppe	neg	*				
RISTORI Michele	comm. [1811 p. 3 mesi] *RP			*		
RIZZOTTI Francesco	neg	*	*	##		
RODOCANACCHI Michele	neg	*	*	*	*	*
'ROHA' David [alias RUA']	neg	*	*	*23		
RONNO Giuseppe	neg	*	*	##		
ROSSELLI Iacopo Vita	neg	*	*	*	*	*
ROSSETTI Pasquale	neg	*	*	*		
ROUVIER [alias RUVIER]						
Fratelli	neg	*				
Sante	neg		*	*	*	*
Vincenzo	neg	*	*			
SACHER Giorgio [socio di CARBONI]	neg		*		*	*
SAHADUN Daniele	neg		*	*24		
SALCICCIONI Giuseppe	neg	*	*	*	*25	
SANTORO Antonino	neg	*	*	*	*	*
SAPPA Giovanni Antonio	neg	*	*	*	*	*
SCHIANO Carlo	neg	*	*	*		
SCHINTZ Giovanni [socio di PATRIDG]	neg	*	*	*		
SCIARABATTI Raffaele	neg	*	*	*	*	*
SEBAGH [alias SEBACH, SEBACK] Abramo	neg	*	*	*	*	*
SEMACH [alias SEMAC o SEMAH]						
Paltiel	neg	*		*	*	
Vita	neg	*	*	##		
SEMIANI Gelasio	neg		*	*		*
SENN Pietro [socio di GUEBHARD]	banc 1810. neg	*	*	*	*	*
SEROR Giuseppe di Giuseppe	neg	*	*	*	*	*
SERUSI Nissim [alias NISIM. Serusi]	neg	*	*	*	*	*
SERVI Abram	com ²⁶	*	*	*	*	*
SILVESTRI						
Giovanni Filippo	neg	*	*	*	*	*
Giuseppe Maria	neg	*	*	##		
SIMEI Cosimo Balano	neg	*	*	*		
SINGIACH Michele	neg	*	*	*		
SOLAL [alias SULLAL] Salomon Coen	neg [com.09]	*	*	*		*
SONSINO						
Abramo	neg	*	*	*	*	*
Salomone e Emmanuele	neg	*				*
SOSSIMA Michele	neg	*				*
SPAGNOLACCHI Tommaso	neg	*	*	*	*	*
STAMATACCHI						
Giovanni	neg	*	*			*
(senza nome)	neg	*	*	*27		
STUB Gherardo	neg	*	*	*	*	*
TAGIURI Rahamin	neg	*	*	*	*	*
TEDESCHI [alias TEDESCO]						
Fratelli	neg	*	*	*	*	*
Salomone di Leone	neg	*	*	*	*	*
TEMELACCHI Giorgio	neg	*		*	*	* RT
TOMEI Luigi	neg	*	*	*	*	*
TONGREN Joachim	neg	*	*	*	*	*
TOSI Romualdo	neg	*	*	*	*	*
ULRICH Cristofano	neg	*	*	*	*	*

22 Nel 1809 paga come "chincagliere"

23 Nel 1812 e 1813 paga patente come "mercante di tele al minuto"

24 Nel 1812 e 1813 paga patente come "telaiolo al dettaglio"

25 Fallito nel 1813

26 Mercante nel 1810-11. negoziante nel 1812

27 Nel 1811 come «WULFEN, STUB et &»

COGNOME, NOME	professione	1809	1810	1811	1812	1813
UZZELLI						
Angelo	banc.	•	•	•	•	•
Laudadio	banc.	•	•	•	•	•
VALENSINO Abram	com. [neg.10]	•	•			
VIGNOLA Antonio	neg	•	•		• RP	
VILLA REALE						
Abram de fu Isach Giuseppe	neg					•
Abram Vais	neg	•	•	•	(fabbr.)	•
WAGNER	merc. ingrosso	•28				
WALSER Giov. e KRIEMLER	neg		•	•	•	•
WALSER Oderigo [e Fratelli]	neg	•	•	•	•	•
WATZON [«GERNON, COSGRAVE & W.»]	neg	•	•	•		
WEBB Giovanni	neg	•	•	•	•	•
WILLERDING Enrico [socio di TODEROST]	neg	•	•	•		
WULFTEN STUB et &	neg			•		
ZAPPA Giovanni Antonio	neg	•				
ZUCCHI Giovanni	neg	•	•	•		

ANNESSO N° 27

Negozianti livornesi negli atti notarili rogati a Livorno nel 1812

Fonte: A.S.F., *Notarile moderno*, protocolli, notaio Bettarini 35.597-35.600, notaio Biliotti 34.519-34.520, notaio Boldrini 34.106-31.107, notaio Capuis 31.758-31.761, notaio Diperati 37.476-37.478, notaio Ferroni 31.621-31.623, notaio Gallizioli 34.552-34.554, notaio Macia 34.729-34.730, notaio Michelotti 37.895, notaio Paoli 32.010-32.013, notaio Pacini 36.786-36.787, notaio Pieroni 32.589-32.590, notaio Sonnini 35.787-35.790, notaio Tempesti 35.695, notaio VETTORI 29.659

* **N.B.** I nomi preceduti da un asterisco pagano patente nel 1812 come negozianti, commissionari all'ingrosso, banchieri (individualmente o la ragione sociale di cui fanno parte)

- ABOLHEV Salomon, nativo d'Algeri, neg. a Livorno
- * ABUDARHAM Isach del fu Salomone, della ragione «Salomone ABUDARHAM»
- * ADAMO Doménico Maria
- ALUARES Isach
- * AMBRON Ezechia di Sabato Isach della «Sabato Isach AMBRON»
- ANICHINI Pompeo della ragione «Fratelli ANICHINI & C»
- ANICHINI Ridolfo della ragione «Fratelli ANICHINI & C»
- ANSELMI Francesco
- * ANTONY Giacomo della ragione «DANTY e ANTONY»
- * ARBIB Isach
- * ARBIB Isaia del fu Daniele, negoziante (altrove: banchiere)
- * ARBIB Salvatore
- BACCI Giovan Pietro della ragione «Giovan Pietro BACCI»
- BACOMI Costantino della ragione «Costantino e Demetrio BACOMI»
- BACOMI Demetrio della ragione «Costantino e Demetrio BACOMI»
- BARTOLINI Giovan Sante
- BARTOLUCCI Francesco per la ragione «Domenico Bertolucci»
- BASTIANELLI Carlo del fu Francesco
- * BASTOGI Michel Angelo di Giovanni Valente
- BENSAMON Joseph, nativo d'Algeri, neg. a Livorno
- BENVENUTI Carlo
- BERSELLI Giuseppe del fu Gaspero
- BERTAGNI Nicola
- BERTOLETTI Francesco socio stralciario della vegliata ragione «Eredi di Gio. Francesco ROLLAND»
- BEZZO Giorgio, della ragione «Fratelli PAPANAGLI»
- «BINI Antonio e Angelo»
- * BOELHOWER Cornelio Francesco (olandese)
- BONAMICI Carlo
- * BONAMICI Natale
- * BONAVENTURA Giuseppe di Abram Vita, della ragione «Fratelli BONAVENTURA»
- * BONCRISTIANI Giovachino
- BONDI Angiolo (del *quondam* David Abraham) della «Joseph BONDI e Fratelli»
- * BONECHI Giuseppe
- BORGHI Jacob *quoniam* Salomone (altrove: commerciante)

- BRANCA Antonio
- * BUCCELLATO Luigi Ruggero
- * BUSNACH David
- BUSSARA MOATTI Abram di David, nativo d'Algeri, neg. a Livorno
- CAPRONI Alessandro del fu Jacopo
- CAPRONI Filippo del fu Jacopo
- CAPUTI Giovanni
- CAREGA Giuseppe
- * CASTELLI Simone
- CECCONI Antonio Marco del fu Domenico
- CECIONI Gaspero del fu Andrea
- CESANA David
- * CHIAPPE Luigi del fu Giovanni Antonio
- CLAUSSEN Claus
- CONSALVI Anton Martino
- * CONTI Nicola
- CORSI Giovanni
- * CORSI Matteo
- * COSTACCHI Filippo della ragione «Giorgio COSTACCHI e &»
- DADDI Onorato
- * DANTY Vincenzo *quoniam* Pellegrino
- DE BARALLE Pietro
- DEL MONTE Lazzero
- * DEL VALLE Iacopo
- DELLE PIANE Riccardo del fu Andrea
- DEPAS Moise
- * DESEGNi Angiolo del fu Jacob David
- DESEGNi Leone del fu Jacob David
- DEWIT Angiolo
- DUCOMMUN (?) Filippo
- DUPOUY Luigi, della ragione «Fratelli DUPOUY»
- ERRERA Abramo del fu Clemente della ragione «Israello Clemente e Joseph ERRERA»
- ESCHER Giovanni Giacomo della ragione in liquidazione «SCHINTZ e &»
- EYGNER Giuseppe della passata ragione «GARNIER, EYGNER e &»
- * FAUQUET Luigi della ragione «Fratelli FAUQUET»
- «FERMAVENTO Angiolo»
- * FINETTI Antonio
- FORMIGLI Iacopo
- FOURNIER Giacomo (della «FOURNIER Felice»?)
- FRAMONTARD Michele
- FUNARO Giuseppe del fu Vita
- FUNARO Iacob David del fu Vita
- GARBOCCI Giovanni
- * GAZZARRINI Giacomo del fu Giuseppe, della ragione «DELLE PIANE e GAZZARRINI»
- * GEBHARD Federigo Guglielmo della ragione «Federigo Guglielmo GEBHARD»
- GERAUDINI Giuseppe
- * GIAMARI Nicola del fu Attanasio
- GIAMMARI Dioniso
- GRABIEN Joachim
- GROTTA Vincenzo
- GUIDOTTI Baldassarre per la ragione in stralcio «Gio. Antonio SAPPÀ»
- HAASE Bernardo
- * IANER Francesco
- * IANER Salvatore Pietro della ragione «Salvatore IANER»
- * KERFEBYL Diederico
- KERFEBYL Pietro di Diederico
- KOSTER Gio. Adolfo della ragione «KOSTER e &»
- LALETTA Niccola per la ragione «LALETTA e CLAUSSEN»

LAVAGNA Giuseppe (altrove: commerciante)
 LEUCCI Azaria Vita
 LEVI Jacob del fu Enoch della «LEVY l'ainé»
 LOMBROSO Abram della ragione «Emanuel di Jacob LOMBROSO»
 LUTTRINGHAUSEN Federigo della ragione in stralcio «Federigo LUTTRINGHAUSEN»
 MacCARTY Francesco
 MARANGHI Antonio del fu Giuseppe
 MARRADI' Baronto del fu Giovanni
 MARTINI Antonio Cristofano del fu Gabriello
 MARTOLINI Luigi della ragione «Fratelli Martolini»
 MASSARANO Emanuel
 MAZZONI Gaetano di Vincenzo
 MAZZONI Vincenzo del fu Giuseppe
 MIGLIARESI Tommaso
 MOISE Isach Vita
 MONTEFIORI Leone
 MONTICELLI Domenico
 MORTERA Salomone Levy
 MOSPIGNOTTI Eustachio
 NOCCIOLI Antonio della ragione «Carlo e Luigi Noccioli»
 PACINOTTI Riccardo del fu Carlo
 PADOA Moise della ragione «Moise PADOA e &»
 PADOVA Alessandro del fu Moise della ragione «Moise PADOVA e &»
 PADOVA Beniamino del fu Moise della ragione «Moise PADOVA e &» (dal febbraio 1812 si trasferisce a Marsiglia)
 PADOVA Emmanuele del fu Moise della ragione «Moise PADOVA e &»
 PADOVA Felice del fu Moise della ragione «Moise PADOVA e &»
 PALMER Cristiano della ragione «Fratelli PALMER»
 PALMER Ignazio della ragione «Fratelli PALMER»
 PAPANDREOPULO Demetrio
 PARASCHI Giorgio
 PASTEUR Cornelio Paolo del fu Giovanni Marco, della ragione «Giovanni Marco PASTEUR Giovanni Marco e figli»
 PATRINO' Alessandro del fu Panajotti della ragione «MOSPIGNOTTI e PATRINO'»
 PEGNA Moise Guttieres
 PESERO Abram della «Sabato ORVIETO»
 PESERO Beniamino
 PESERO David
 PIZZOTTI Alessandro del fu Giuseppe
 PORTER Robert (altrove: possidente)
 PRATESI Pietro
 PROCACCIA Joseph della già ragione «DEL MONTE e PROCACCIA»
 PUCCI Giuseppe del fu Nicola
 RECANATI Iacob (fratello di Samuel)
 RECANATI Isac Vita (altrove possidente)
 RECANATI Samuele
 REGINI Marco del fu Domenico
 RIGNANO David Angelo
 RIGNANO Nissim
 RODOCANACCHI Demetrio
 ROSSELLI Moise della ragione «Jacob Vita ROSSELLI»
 ROSSETTI Pasquale
 ROSSI Carlo del fu Giuseppe
 ROSSI Carlo Giuseppe del fu Vincenzo della ragione «BINI e ROSSI»
 ROSSI Giovanni del fu Giuseppe
 ROSSI Luigi del fu Giuseppe
 ROUGEMONT Auguste Antoine
 SACADUN [SAHADUN] Daniello

- * SACHER Giorgio del fu Abramo
- SAFFANGI Vincenzo
- SANONER Giovanni Angelo
- * SANTORO Antonino
- * SAPPA Giovanni Antonio della ragione «Giovanni Antonio SAPPA»
- SCHINTZ Giovanni Ridolfo, delle ragioni sociali in liquidazione «PATRIDGE, SCHINTZ e &» e poi «SCHINTZ e &»
- * SEBAG Abram
- SEMIANI Gelasio
- SENN Giacomo della ragione «SENN, GUEBHARD e &»
- SENN Pietro del fu Isach rappresentante la sua ragione in stralcio «SENN, GUEBHARD e &»
- SERAFFA Jacob, nativo d'Algeri, neg. a Livorno
- SILVESTRI Silvestro
- SOLAL COEN Abram, nativo d'Algeri, neg. a Livorno, della ragione «Salomon Coen SOLAL»
- SOLAL COEN Moir, nativo d'Algeri, neg. a Livorno
- SOLAL COEN Salomon
- * SONSINO Emanuel del fu Abram
- SONSINO Emanuel Vita LEVY
- * SONSINO Salomone LEVY
- * SPAGNOLACCHI Tommaso
- SPINOSA Salomon
- STUB Gherardo della ragione «WULFEN, STUB e KELLERMANN»
- SUARES Abramo del fu Jacob
- SUARES Moise
- TABEL Samuel, nativo d'Algeri, neg. a Livorno
- TAMBURINI Serafino del fu Giovanni Antonio, della ragione «WULFEN e TAMBURINI»
- * TAMELACCHI Antonio
- TAMELACCHI Giorgio
- TAUREL Jacob del fu Abram
- TEDESCHI Salomone del fu Leone
- TEDESCHI Vincenzo di Matteo
- TERRAZZI Gaspero
- * «TOMEI Luigi»
- * TOSI Romualdo
- TRUCHON Charles della ragione «Wagner e &»
- TUBIANA Raffael Jacob, nativo d'Algeri, neg. a Livorno
- * ULRICH Giovanni Cristofano
- * UZIELLI Laudadio del fu Raffaello
- VALSOVANO Antonio del fu Pietro Domenico
- VILLAREALE Abram del fu Isaach Vita Vais
- WAGNER Ignazio edel fu Francesco
- * WALSER Giovanni della ragione «WALSER KRIEMLER e &»
- WEBB Giovanni, neg. e banchiere
- WULFEN Giovanni Enrico della ragione «WULFEN, STUB e KELLERMANN»
- WULFEN Paolo Enrico del fu Pietro della ragione «WULFEN e TAMBURINI»

FONTI ARCHIVISTICHE E MANOSCRITTI

ARCHIVI IN FRANCIA

BORDEAUX

ARCHIVES DEPARTEMENTALES DE LA GIRONDE

Serie J - fondi diversi versati

- 3J/C 12 - Famiglia Laporte, negozianti a Bordeaux, 1807-25
- 3J/C 61 - conti di corsari
- 3J/C 164 - copialettere di J. Fontemoing, 1811-1818
- 3J/E 132 - Nairac, Raymond, etc., 1807
- 3J/E 137 - Rodriguez, Peixotto, processo anno XIII
- 3J/M 3-5 - Consolato di Prussia a Bordeaux, 1798-1820 (passaporti)
- 4J 154 e 156- Famiglia Laporte
- 4J 776, 777, 780 - Fondo J. B. Lafargue
- 4J 798 - Fondo Dauvergne, corsari
- 10J- Fondo Duvergier
 - 6 - commercio e navigazione, assicurazioni
 - 49, 50, 51 - Forçade, armatore di navi e corsari, 1788-1824
- 14J 6-8, 11-12, 44 - Fondo Clamageran et Delile-Jay

Serie M

sottoserie 1M: Amministrazione generale del dipartimento

- 1M 330 - rapporti sull'opinione pubblica a Bordeaux
- 1M 331-332 - informazioni varie su spie, inglesi e guerra contro Inghilterra
- 1M 333 - sospetti, refrattari e spie

Sottoserie 2M: personale amministrativo

- 2M 3* - liste funzionari del dipartimento (1809-)
- 2M 4 - corrispondenza e informazioni sul personale (X; 1815)

Sottoserie 3M: plebisciti, elezioni

- 3M 18 - lista 600 plus imposés
- 3M 19 - lista 100 plus imposés, lista 332 più notabili di Bordeaux (XI-1812)
- 3M 34 - lista dei candidati alla presidenza dei cantoni
- 3M 35 - 10 più anziani e 10 più tassati di Bordeaux, 1807

Sottoserie 4M: polizia

- 4M 102 - rapporti trimestrali di crimini e delitti e liste degli individui condannati, XI-1813
- 4M 209-211 - verbali dei sindaci e corrispondenza in materia di polizia, 1801-15
- 4M 212 - registro della corrispondenza ricevuta
- 4M 213 - verbali di gendarmeria, corrispondenza, interrogatori, 1804-15
- 4M 683-692 - passaporti per l'estero, settembre 1806-1814

Sottoserie 6M: popolazione, affari economici, statistiche

- 6M 297 - risposte dei sindaci sulla ripartizione professionale della popolazione

Sottoserie 8M: commercio

- 8M 1 - note bimensili su situazione commercio di Bordeaux, 1811-1826
- 8M 11 - legislazione, istruzioni, varie, IX-1905
- 8M 14 - Memorie, X-1914
- 8M 182 - movimento portuale, VIII-1809
- 8M 184-191 - licenze

Serie P

1P (Finances) 21 - prestito de 1813

2P (Contributions directes)

1 - formazione delle liste dei plus imposés

4 - tasazione diretta

8 - formazione delle liste dei plus imposés

2 - circolari sulle patenti

99* - ruolo straordinario per la contribuzione sulle patenti per le spese della borsa, 1820

Serie Q - Enregistrement

3Q 3-4 - successioni anno X-1818

3Q 405-407 - repertorio dei venditori, XIII-1815, 1° bureau

3Q 424 - acquirenti e venditori, XIII-1806, 2° bureau

3Q 425 - repertorio dei venditori, 1806-15, 2° bureau

3Q 426-427 - Mutazioni per decesso, 1806-1814

3Q 437-438 - repertorio degli acquirenti e dei nuovi proprietari, XII-1815, 1° bureau

3Q 795 - controllo degli atti notarili, 1ª sezione, 1807-1808

3Q 3706, 3727 - Atti sous signe privé, 1807-1808, 1812-1813

Fondo Schröder et Schyler

1Mi 2570 - corrispondenza con la Gran Bretagna, 1812-1815

Fondo Inscription maritime

8 - dispacci ministeriali, 1807-1812

Fondo 3E (notarile)

Si veda in allegato la lista completa dei notai roganti a Bordeaux dal 1806 al 1813: Si sono esaminati gli atti dei seguenti notai:

Nome notaio	cartone	anno
BARBARIE	3E21626	1807
BARON	3E27129	1809
BRANNENS	n.c.	1812, lug.-nov.
DARRIEUX ainé	3E24751	1806, 1 semestre
	3E24753	1807, 1 semestre
DARRIEUX jeune	3E26652	1807
DUPRAT	3E25505	1806, 2 semestre
HAZERA	3E45648	1806, 1 semestre
	3E45650	1807, 2 semestre
	3E45653	1809, 1 semestre
MATHIEU	3E24127	1806, 3 quadrimestre
	3E24134	1809, marzo-apr.
	3E24135	1809, mag.-giu.
	3E24149	1813, 3 quadrimestre
MAILLARES	3E31402	anno XIV
	3E31404	1806, 2 trimestre
	3E31405	1806, 3 trimestre
	3E31414	1808, 4 trimestre
	3E31416	1809, marz.-apr.
	3E31417	1809, mag.-giu.
	3E31428	1811, giu.-lug.
	3E31429	1811, ag.-sett.
	3E31430	1811, ott.-dic.
	3E31437	1813, 2 trimestre

MAILLARES (segue)	3E31441	1814, 2 trimestre
RAUZAN	3E41378	1811, genn.-giu.
ROMEGOUS	n.c.	1806, 2 semestre
		1809, 1 semestre
TRIMOULET	3E13290	1806

ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX

Fonds Bethmann

19 - liquidazione e divisione della successione

Fonds Kramer

62 - resoconti di viaggiatori, 1805-1819

Fonds Delpit

54 - Cabarrus
 63 - Chambre de Commerce
 81 - Douanes
 83 - Dommeget
 115, 117 - Impositions
 123 - Journu- Auber
 125 - Lacombe Daniel
 135 - Lefebvre
 140 - Causa Marcel, Jourdan
 141-145 - Marine (attività dei corsari)
 156 - Nairac, Nègres
 171 - Pohls (processo)
 181 - Raba, Raffineurs, Raymond
 198 - Schuler, pièces de procédure
 212 - Tribunal de Commerce
 215 - Vergès (derrate coloniali proibite)

Serie F - période révolutionnaire

F3 - fallimenti, 1776-anno VI

Serie F - période moderne

20 F 1 - Popolazione, anno XI-1827
 330 F 1 e 2 - Stabilimento della Borsa (XI), corrispondenza (1813-1860)
 500 F 2 - Statistica industriale 1812
 530 F 1 - Fallimenti, 1779-1807

Serie G - période moderne

10 G 1 - patenti, VII-1870
 10 G 2 - patenti, frammenti di registri bruciati
 19 G 1 - liste dei plus imposées, 1812-1840
 21 G 1 - Successioni
 23 G 1 - Contribuzioni municipali
 24 G 1 - id., fondiaria e mobiliare

Serie I - période moderne

320 I 1 - rapporti di polizia, IX; 1812-15
 2901 I 1 - domande di passaporti, 1801-34
 3591 I 1 - eventi politici, 1804-11
 3591 I 2 - Inchiesta sui 100 plus imposés
 3591 I 3 - Situazione morale della città- 1er Empire

Serie K - période moderne

510 K 2-6 Nomina di *maire e adjoints*, XIII-1812

BIBLIOTHEQUE MUNICIPALE DE BORDEAUX

Manuscrits, n° 713 (1) 7 e 8: *Tablettes* di P. Bernadau, 1793-1813

Manuscrits, n° 1041 e 1042: *Copialettere* di H. Lainé, novembre 1903-8 agosto 1805; 6 agosto 1806-8 settembre 1807

Manuscrits, n° 1474: *Journal de Delpit*, 1807-1812

NANTES**ARCHIVES DIPLOMATIQUES DU MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES****Archives rapatriées**

Hambourg, t. 105: *Affaires particuliers*, 1806-18

Hambourg, t. 131: *Registres de passaports delivrés*, 1811-13; *Inscription de Français (IV-1806)*; *Certificats d'origine*, 1807

Hambourg, t. 132: *Certificats d'origine*, 1807-08; 1810-11

Hambourg, t. 133: *Certificats d'origine*, 1810-11; *licences*, 1810-13

Livourne, *consulat* t. 23-26: *correspondance* 1803-1816

Livourne, *registre 14**: *Actes de chancellerie*, XIII-1807

Livourne, *registre 15**: *id.*, dic. 1806-gen. 1808

PARIGI**ARCHIVES DU MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES****Serie: Correspondance Politique**

Hambourg, t. 119 (1806-1807)

Hambourg, t. 120 (1808-1809)

Hambourg, t. 121 (1810-1813)

Hambourg, *suppléments*, t. 16 (1803-1807)

Hambourg, *suppléments*, t. 17 (1807-1817)

Allemagne or.-1870, t. 738: *rapporti diversi* (1809)

Allemagne or.-1870, t. 739 *id.* (1810)

Allemagne or.-1870, t. 740 *id.* (1810)

Allemagne or.-1870, t. 741 *id.* (1801-1811)

Allemagne or.-1870, t. 742 *id.* (1811)

Allemagne or.-1870, t. 743 *id.* (1811)

Allemagne or.-1870, t. 748 *id.* (1812)

Toscane, t. 159B *rapporti del console Lesseps*, 1807

Toscane, t. 160A *id.*, 1808-10

Serie: Correspondance Consulaire et Commerciale

Hambourg, t.16 (1805-08)

Hambourg, t.17 (1809-marzo 1811)

Hambourg, t.18 (apr. 1811- giu. 1812)

Hambourg, t.19 (lug. 1812- feb. 1813)

Hambourg, t.20 (marzo 1813- sett. 1817)

Livourne, t. 65 (luglio 1806-maggio 1807)
 Livourne, t. 66 (giugno 1807-aprile 1808)
 Livourne, t. 67 (maggio 1808-giugno 1815)

Gothenbourg, t.3 (1803-1818)
 Stralsund, senza numero, 1810-13
 Tonningen, senza numero, 1812-1814

Serie: Memoire et documents

France, t. 2013: memoria sul commercio, Bordeaux 1810
 France, t. 2026: documenti diversi su corsa, prese, neutralità, 1804-1816

Serie: Analyse de la correspondance politique

t. 75 Hambourg, 1806-1821
 t. 178 Toscane, 1799-1811

ARCHIVES NATIONALES DE PARIS

Serie Affaires Etrangères (A.E.)

A.E. B^{III} 387 Commercio, Toscana, 1748-1859
 A.E. B^{III} 409 Commercio, Toscana, 1700-1869
 A.E. B^{III} 451 Permessi e licenze americane, 1811-12
 A.E. B^{III} 465 Fiera di Francoforte, 1811 con lista partecipanti
 A.E. B^{III} 466 Consoli, memorie: Amburgo 1790-1810 (certificati d'origine, 1810)
 A.E. B^{III} 470 Memorie degli agenti francesi a Firenze, 1801-07
 A.E. B^{III} 481 Città anseatiche, 1807-1813

Serie Archives Privés (AP)

31 AP (Archives Murat)

31 AP 14, doss. 39, n. 17-20: lettere di Clarck sui mercanti inglesi a Livorno, 1802-03
 31 AP 24, d. 463: 2 lettere di Bourienne, 5 e 15 giugno 1806; doss. 448, 4 lettere del Senato di Amburgo a Murat, 1807

Serie Archives d'Entreprise (AQ)

Archives Briensiaux

3 AQ 147 1800-1813 conti di armamento di navi, assicurazioni, 1800-13
 3 AQ 238 corrispondenza con BX

Serie: AF IV (Secrétèrie d'Etat Impériale)

AF^{IV} 1060-1062 rapporti ministeriali su manifatture e commercio
 AF^{IV} 1066-1068 rapporti del Ministero degli Interni sul commercio
 AF^{IV} 1080 rapporti del Ministro delle Finanze sulle Dogane
 AF^{IV} 1089^B crisi 1813, fallimenti; operazioni a Amburgo per discredito monetario francese
 AF^{IV} 1107 affari di Germania e difesa delle coste, 1809
 AF^{IV} 1109 operazioni in Germania e nel nord dell'Impero, 1810-11
 AF^{IV} 1197 armamenti corsari, 1807-08
 AF^{IV} 1241 regolamento dogane Livorno; Amburgo
 AF^{IV} 1304 inchiesta su malversazioni ad Amburgo, 1807-08
 AF^{IV} 1305 informazioni su Portal
 AF^{IV} 1307 rapporti e petizioni a Napoleone sulla Gironda
 AF^{IV} 1318 rapporti ministeriali sul commercio
 AF^{IV} 1342 rapporti generali sulle licenze
 AF^{IV} 1344 id., 1813
 AF^{IV} 1348 prezzi delle derrate coloniali e sussistenze (1811)
 AF^{IV} 1436 lista dei 600 più tassati della Gironda 1812
 AF^{IV} 1455 petizioni a Napoleone durante suo viaggio nel Sud-Ovest
 AF^{IV} 1653-1657 rapporti di Davout dall'Armata in Germania

- AF^{IV} 1700-1701 Affari Esteri: Toscana
 AF^{IV} 1706^C-1706^D Affari esteri, Amburgo
 AF^{IV} 1708 doss. IV: Toscana (1799)
 AF^{IV} 1716 Stati dipendenti: Toscana
 AF^{IV} 1731 doss. 5, consolato olandese ad Amburgo, 1808
 AF^{IV} 1733 doss. 9, id., gen-marzo 1809
 AF^{IV} 1839^B-1840 rapporti sul contrabbando in Germania, 1809 e rapporti di polizia da Amburgo

Serie BB (Justice)

BB¹ (personale)

- BB¹ 130 Cour Prévôtale, 1810-12 (personale, raccomandazioni, candidature)
 BB¹ 131 Cour Prévôtale et tribunaux des Douanes, Amburgo
 BB¹ 133 Tribunaux ordinaires des Douanes. Départements Etrangers - Toscana (1810-1814)
 BB¹ 134 Tribunaux ordinaires des Douanes. Départements Etrangers Amburgo e altro (1810-1814)

BB³ (Affaires criminels)

- BB³ 178-185 Giudizi in materia doganale comunicati al Grand Juge dai tribunali di prima istanza.
 Classificazione per dossiers, A & C.
 BB³ 186 conti e spese (corte prevostale di Agen; tribunale doganale di Livorno)
 BB³ 187 giudizi in materia di dogana comunicati al Grand Juge e corrispondenza dei procuratori generali dei tribunali doganali: Firenze e Amburgo
 BB³ 188-189 corrispondenza dei consoli (tra cui Amburgo) sulle prede; organizzazione del Conseil de Prise, VIII-1815; prede 1806-07
 BB³ 190- 191 prede gen.-dic. 1808; lug. 1808 - nov 1810
 BB³ 202(2) Cour de Hambourg: attività

BB⁵ (organizzazione giudiziaria)

- BB⁵ 268: départements anséatiques; Bouches de l'Elbe
 BB⁵ 320: Méditerranée, 1808-1814

BB⁷ (Tribunali di commercio)

- BB⁷ 9 organizzazione del tribunale di Bordeaux, elezioni dei giudici IX-1814

BB¹¹ (Naturalizzazioni)

- BB¹¹ 3 domandate ed accordate, 1808-1811
 BB¹¹ 4 id., 1812-14

BB¹⁸ (Correspondance générale de la Division Criminale)

- BB¹⁸ 168-169, Bouches de l'Elbe
 BB¹⁸ 361-363 affari criminali, Gironde, 1806-1816
 BB¹⁸ 519 affari criminali dipartimento Méditerranée, 1809-13

BB²⁹ (registrazione della corrispondenza)

- BB²⁹ 302 Affari criminali e correzionali

BB³⁰ (versamenti successivi)

- BB³⁰ 182 Città anseatiche

Serie F (Versamenti dei Ministeri)

F^{1b} II Personale amministrativo - série départementale

- F^{1b} II Bouches de l'Elbe 1-2: 1811-13; comuni, A-V
 F^{1b} II Méditerranée 1: Personale amministrativo dipartimentale, 1808-1814
 F^{1b} II Méditerranée 3: Personale amministrativo, comune di Livorno

F^{1c} III (Spirito pubblico - rapporti dei prefetti)

- F^{1c} III Bouches de l'Elbe 1
 F^{1c} III Méditerranée 1
 F^{1c} III Gironde 2: elezioni XI-1807
 F^{1c} III Gironde 3: elezioni: 1808-21

F1c V Conseils généraux, serie dipartimentale

F1c V Méditerranée 1: 1810-1813

F1e Paesi annessi o dipendenti

F1e 56 Divisione territoriale, organizzazione politica e amministrativa. Départements anséatiques, 1809-1814

F1e 57-60 (un carton): id.

F1e 89: id., Toscane, 1792-1812

F1e 90: id., Toscane, 1792-1812

F1e 91-92 (un carton): id., Toscane, 1792-1812

F4 Ministero degli Interni, amministrazione dipartimentale

F4 2353 Dogana: licenze anseatiche, 1812-1814 e amministrazione dei tribunali doganali

F7 (Polizia)

F7*727 registro relativo ai cartoni F78008-8030

F7 3047(2) Passaporti ad Amburgo e Livorno; movimento dei passeggeri

F7 3059-3061 Rapporti del Commissario di polizia di Amburgo, 1811-1812

F7 3062-3063 Rapporti e corrispondenza da Helgoland

F7 3228 Corrispondenza del commissario P. Pierre. Bordeaux IX-1813

F7 3232 Rapporti del Direttore di polizia di Amburgo e della Commission de Recouvrement des Capitaux ennemis.

F7 3244 Doss. 5 Bouches de l'Elbe, 1805-1807, somme avanzate da Bourienne per la polizia

F7 3251 passaporti Gironde, V-1813

F7 3257 contabilità di Livorno

F7 3292(1) doss. I. Livorno

F7 3537 Passaporti rilasciati: Bouches de l'Elbe

F7 3542 id., Gironde

F7 3548 id., Méditerranée

F7 3587 Coscrizione. Dipartimenti A - Bo

F7 3643(3) Polizia. Movimento dei porti. Dipartimenti Bouches de l'Elbe - Bouches de la Meuse

F7 3643(9) id., dipartimento Mediterraneo, XIII - 1818

F7 3810 Bollettini di polizia delle città: villes Anséatiques - Bordeaux

F7 3811 id., Livorno

F7 3815 id., Toscana

F7 4331 Passaporti per l'Inghilterra e le colonie, 1810-13

F7 6342 rapporti di polizia (Firenze)

F7 6344 rapports del commissario di polizia, Bordeaux XIII-1814

F7 6347^A-6349 Affari politici. Rapporti da Amburgo

F7 6523 rapporti da Livorno

F7 6564 Contrabbando: Schröder, Lehmann e S. Levy, HH, 1811-12

F7 6588 nota su Bourienne concussionario

F7 6590 offerta di spionaggio di H. Meyer a Amburgo, 1810

F7 7015^A rapporti dei direttori generali di polizia, Bayonne-Bordeaux

F7 7016 id., Firenze

F7 7017 rapporti del commissario d'Aubignosc da Amburgo

F7 8008-8030 Merchandises importées en fraude dans les départements dépendants du 1. arrondissement et notamment dans les départements de la Belgique, an XII-1813 [cfr. repertorio F(7*) 727]:

F7 8018 doss. 118 (Bartels di Bordeaux, con coinvolgimento di negozianti di Amburgo)

F7 8019 doss. 174 (Molines di Bordeaux); doss. 191 (Julian di Bordeaux)

F7 8024 doss. 201 (Cardoze di Bordeaux)

F7 8028 doss. 220 (Roeck et & di Amburgo)

F7 8044 Movimento dei porti, sequestro di carichi e lettere, rapporti dei commissari di diverse città marittime del 1. arrondissement (Bouches de l'Elbe e Ems Oriental)

F7 8375 Situazione per dipartimenti. A - Bouches de la Meuse

F7 8442 2ème arrondissement di polizia. Serie P: Gironde, anno XIII-

F7 8443-8445 id.

F7 8447 id., 1806-07

F7 8551-8557 Série P2. id.

F7 8777 Contrabbando, 2ème arrondissement (A-Léman)

F7 8842-8860 3ème arrondissement de police (Méditerranée, 1809-1814)

F¹² (Commerce et industrie)

- F¹²* 265-266 licenze e permessi americani accordati nei vari porti dell'Impero 1809-13
 F¹² 501^B doss. 28: coloniali e merci inglesi, Consolato-1813
 F¹² 502 note varie su commercio, situazione commerciale e dogane
 F¹² 507 doss. 4: Bordeaux, memorie sul commercio; blocco continentale nei dipartimenti anseatici
 F¹² 513 doss.7: commercio di Genova e Livorno, 1806-07
 F¹² 514 doss. 10: rapporti sul blocco continentale e la dogana
 F¹² 523 verbali del Consiglio Generale del Commercio, 1810-17
 F¹² 566-595 (un carton) Commerce et industrie, dipartimenti anseatici
 F¹² 611^A Situazione commerciale nei diversi dipartimenti, 1804-1811
 F¹² 616-617 (un carton) doss. 3: informazioni sul commercio, 1810-11
 F¹² 620-621 (un carton) doss. 4 commercio con Italia
 F¹² 630 Consil Spécial di Amburgo
 F¹² 867^B informazioni sui fallimenti fornite dai Tribunali di Commercio, ARR-BOU, 1810-1814
 F¹² 869^B id., G-LO
 F¹² 911 Creazione della Camera di Commercio, Livorno (1809-14). Budget
 F¹² 913 Creazione della Camera di Commercio, doss. III: Amburgo
 F¹² 915 Camera di Commercio, personale, A-LO
 F¹² 936^B Conseil Général de Commerce: risposte dei prefetti all'inchiesta sui negozianti plus distingués, 1810
 F¹² 939 Notables commercants, 1810-11
 F¹² 971^B Fallimenti, IV-1815
 F¹² 1620 documenti su industria, commercio e agricoltura, Bouches de l'Elbe
 F¹² 1658^C dichiarazione dei capitani di navi, Méditerranée 1808-13
 F¹² 1659-1660 armamenti in avventura. 1808-11
 F¹² 1684^D Movimento dei porti, Livorno, 1809
 F¹² 1688^A Movimento dei porti, dipartimenti GA-LI, 1810
 F¹² 1694 id., Méditerranée, 1810
 F¹² 1733^A id., Méditerranée, 1812
 F¹² 1735^A id., Bouches de l'Elbe et de l'Escaut, 1812
 F¹² 1757 id., Bouches de l'Elbe et de l'Escaut, 1813
 F¹² 1859 situazione del commercio 1815, prezzi correnti 1812
 F¹² 1898 Dogane: Entrepôt ad Amburgo e Livorno, X-1810
 F¹² 1944 Dogane: contrabbando, anno XI-1815
 F¹² 1948 Dogane: sequestri di merci inglesi, verbali, reclami, 1806-1814
 F¹² 1951-1952 transazioni in materia di dogana, 1812-marzo 1814
 F¹² 2008 Tribunali di Commercio: Liste dei notables commercants, 1807-13
 F¹² 2011 Tribunali doganali e corti prevostali: conti, decisioni (Corte di Agen)
 F¹² 2038^A Risultati generali delle licenze. Tableau ricapitolativo
 F¹² 2044 licenze Méditerranée
 F¹² 2053 Bordeaux, licenze domandate, 1809-1810
 F¹² 2055 domande di licenze, ancien système; città anseatiche; Toscana (1809-1812). Istruzioni ai prefetti, corrispondenza, domande
 F¹² 2057 memorie sulle licenze
 F¹² 2087 licenze e permessi (Livorno)
 F¹² 2108 Livorno permessi ottomani e barbareschi, 1810-11
 F¹² 2120 Licenze e permessi 1810-1813, Amburgo
 F¹² 2126 Bordeaux, licenze e permessi accordati, 1810-14
 F¹² 2144-2145 (un carton) permessi e licenze accordate, serie Livorno, 1810-13
 F¹² 2162 Licenze e permessi 1810-1813, HH + Liv. + altri 8 porti
 F¹² 2165 Missione di Flegny nelle città anseatiche, 1810
 F¹² 2173-2174 (un carton) permessi ottomani, 1810-12 (Marsiglia, Genova, Livorno)
 F¹² 2469 negozianti inglesi naturalizzati francesi, anno XII, Bordeaux, doss.7
 F¹² 6810 società anonima per la barbabetola da zucchero, Amburgo, 1812

Serie Marine FF

- FF² 13 Etat des corsaires armés dans les ports controlés par les Français et des prises conduites dans ces ports (Livorno e Amburgo)
- FF² 37 id., Livorno
- FF² 39 id., Amburgo
- FF² 40 id., Bordeaux 1814
- FF² 46 navires françaises en course ou en guerre et marchandises, XII-1813; Livorno
- FF² 47 id., Bordeaux; Livorno; Amburgo
- FF² 127 Bastimenti francesi armati in corsa: liste e registrazioni delle lettres de marque; atti cauzionamento, 1803-1814
- FF² 218 Tables de decisions du Conseil de Prise, VIII-1814
- FF² 222 registro lettres de marque rilasciati a porti francesi e stranieri, IX-1811 (Livorno, Amburgo)
- FF² 223 registro lettres de marque a Bordeaux, 1801-1811
- FF² 231 id., 1809-1814 (Amburgo)
- FF² 232 id., 1809-1814 (Livorno)
- FF² 251 id, Bordeaux, 1812-1814

ARCHIVI IN GERMANIA**HAMBURG****STAATSARCHIV****111-1 Senat**

- Cl. I Lit. Pb, vol. 8G, Fasc. 160B, Invol. 40, Nr. 9: Operazione di importazione di merci coloniali dall'Holstein (1810-1811)
- Cl. I Lit. Pb, vol. 8G, Fasc. 160D: Atti di Abendroth nell'amministrazione francese, 1802-1815
- Cl. VI N°5, vol.1, Fasc. 2, invol. 1: Reclami di Amburgo alla Francia, 1814-17
- Cl. VI N°5, vol.1, Fasc. 2, invol. 1B: Relazioni con la Francia, 1806-14
- Cl. VI N°5, vol. 5, fasc. 4, invol. 2: Consolato amburghese a Bordeaux
- Cl. VII, Lit.Jb No. 20 vol. 18o: Corrispondenza col console americano Forbes, 1807-1808
- Cl. VII, Lit.Jb No. 20 vol. 18q: Corrispondenza col console americano Forbes in materia di navi e prese, 1807-1808
- Cl. VII, Lit.K^a No. 1K (B1): Discussioni sull'opportunità di provvedimenti anti-crisi, 1806
- Cl. VII, Lit K^a No. 1P: Due memorie del console francese sul commercio anseatico, 1819-20
- Cl. VII, Lit.K^a No. 3B: Documenti vari su polizia e dogana, 1800-1813
- Cl. VII, Lit.K^a No. 7, vol. 3: Documenti diversi sui passaporti, 1811
- Cl. VII, Lit.K^a No. 7, vol. 4: Singoli passaporti

112-2 Unterprefektur Hamburg

1a: Tasse dell'arrondissement

112-3 Mairie Hamburg

- 17: Liste de 600 plus imposés, 1812
- 18: Liste de 100 plus imposés, 1812
- 19: Più tassati e più anziani della 13ª sezione del 2º cantone, 1812
- 20: Più tassati della 5ª sezione del 2º cantone, 1812
- 62: Corrispondenza sulle imposte dirette
- 63: Patenti, 1811 e 1812
- 63A: Registro nominativo del vol. 63, Band 1 (1811) e Band 2 (1812)
- 64: Patenti, 1813 et 1814
- 64A: Registro nominativo del vol. 64
- 65: Patenti
- 178 e 178a: Pagamento e retribuzioni degli agenti di polizia

211-6 Präturen

- I 21 Band 1, 2 e 3: Protocolli delle sedute sulle cause di fallimento, 1807-1815
 II A 145: J. v. Appen e A. Wiese, contrabbando di caffè, 1810

212-1 Französische Gerichtbehörden

- A1: Fallimento P.M. Dorner, 1811
 A2: Fallimento J.F. Pollitz, 1811
 B I 42: Corti speciali
 B I 49: Affare doganale Zeymer, 1812
 B I 51: Contrabbando verso Helgoland, D. G. Voss, 1813
 BIII 1: Registro delle entrate e uscite dei depositi di derrate coloniali, 1811-1813

313-1 Französische Steuerbehörden

- A1: Corrispondenza sulle liste dei più tassati, marzo-dicembre 1811
 A2: Documenti sulla situazione (tasse e produzione) pre-annessione
 A 6: Due petizioni al Ministro degli Interni su necessità di riduzione delle imposte dirette
 A 30 Band 2: Ruoli patenti 1812, arrondissement St. Pierre
 A 30 Band 4: Ruoli patenti 1812, arrondissement St. Jacques
 A 30 Band 6: Ruoli patenti 1812, arrondissement Ste. Catherine
 A 56 Band 5: Elenchi delle patenti non percepite, 1811-1812
 A 56 Band 6: idem, 1813
 A 62: Bilanci delle entrate delle imposte, 1811 e 1812
 A 62A: Spiegazione della diminuzione delle tasse percepite, 1813 e 1814
 A 67 Band 1, 2 e 3: Quadro delle entrate, 1811-13
 B III 1: Registro della direzione doganale di Amburgo, entrate e uscite di merci coloniali, 1811-1813

371-2 Admiralitätskollegium

- F 6 Band 47: Zoll- und Convoygeld, 1806
 F 6 Band 50: Zoll- und Convoygeld, 1811
 F 13 Band 8: Navi arrivate, 1806
 F 13 Band 9: Navi arrivate, 1807
 F 13 Band 10: Navi arrivate, 1808-1811

621-1 - Privatarchiven

- Fr. Justus, 35 - storia della famiglia
 J. Schuback & Söhne, 4A Band 1: bilanci 1808-1812
 J. Schuback & Söhne, 14 Band 7: atti di società e circolari
 J. Schuback & Söhne, 32: storia della famiglia
 Caspar Zeller, A4 Band 12: copialettere 1806-1812

HANDELSKAMMER

- S/664 WESTPHALEN, J. E. F., *Der Zustand des Handels in Hamburg während der letzten 50 Jahren*, manoscritto, (anche St.A.HH. 111-1 Senat Cl. VII, Lit Ka, n° 1kB2)
 S/599 SH 120: *Vorgänge aus der Zeit der Französischen Besetzung. Anlagen zu den Protokollen der Commerzdeputation*
 S/599 SH 129, *Detail des provisions de marchandises déclarées comme actuellement existantes à Hambourg. Anlagen zu den Protokollen der Commerzdeputation*
 S/599 SH 155, *Handelsverhältnis in der Franzosenzeit. Anlagen zu den Protokollen der Commerzdeputation*

ARCHIVI IN GRAN BRETAGNA

PUBLIC RECORD OFFICE (LONDRA)

Serie PRIVY COUNCIL (Chancery Lane)

PC1/13/159: ordine rilascio "Ferdinando III" da Livorno per Irlanda, 20/3/1809

Serie BOARD OF TRADE (Kew)

BT6/195-210 registri licenze a navi neutrali (concesse e respinte, marzo 1809 - gennaio 1814): fatti i registri 195, 208 e 209

Serie FOREIGN OFFICE (Kew)

FO33/35-44 HAMBURG, corrispondenza consolare, ott. 1806-1813

FO36/1-9 HELIGOLAND, corrispondenza consolare, 1808-1813

FO49/4 MALTA, corrispondenza

Serie COLONIAL OFFICE (Kew)

CO118/1-8 HELIGOLAND, 1807-1813

CO119/1 HELIGOLAND, lettere dalla Segreteria di Stato, 1807-1838

CO158/11-23 MALTA, 1806-1813

CO159/2-4 MALTA, lettere dalla Segreteria di Stato, 1804-1814

ARCHIVI IN ITALIA

FIRENZE

ARCHIVIO DI STATO DI FIRENZE

Serie: Amministrazione del debito pubblico

ff. 215bis-219: acquirenti dei beni nazionali

Serie: Corte Prevostale delle Dogane e Commissione Militare

ff. 359-373: filze dei primi 145 processi giudicati dalla Corte Prevostale (le filze 374-377, processi 146-166, non sono consultabili perché alluvionate, come anche le filze 378-385 dei repertori della Corte)

Serie: Dogana di Livorno

f. 25: Entrata dei prodotti diversi della Dogana di Livorno, 1808

Serie: Segreteria e Ministero degli Esteri

f. 2197: Carteggi con Amburgo e altro, 1781-1807

ff. 1025-1026: Occupazione militare di Livorno (agosto 1807)

f. 2621: Carteggio col Governatore di Livorno, 1814-1819

Serie: Segreteria e Ministero degli Esteri - Appendice

f. 24: Carteggio della Legazione Toscana a Parigi, 1803-1807

Serie: Segreteria di Stato

f. 819: Lettere e Rapporti sotto l'amministrazione della Giunta Francese, 1808-1809

Notaile Moderno, Protocolli

Si è fatto un campionamento, analizzando i protocolli degli atti di tutti i notai che hanno rogato a Livorno nel 1812. Forniamo in allegato la lista dei notai attivi a Livorno tra il 1807 ed il 1814, così come ci è stato possibile costituirla, al di là degli errori dello schedario dell'A.S.F.

LIVORNO

ARCHIVIO DI STATO DI LIVORNO

Serie: Comunità di Livorno

- f. 229: affari diversi, stati degli impiegati
 f. 631: memorie del *maire* di Livorno, 1808-1814
 f. 636: Gonfaloniere Balì Sproni: Prospetto della situazione della comunità di Livorno, 1825
 f. 644: Gonfaloniere Balì Sproni: Prospetto della comunità di Livorno, 1829
 ff. 1603-1608: registri di riscossione e matrici delle patenti, 1810-14
 f. 2149: repertorio delle patenti, 1812-14

Serie: Magistrato, poi Dipartimento di Sanità

- f. 705: arrivi navi, 1810-1815

Serie: Prefettura del Mediterraneo

- ff. 20-21: affari diversi (porto, dogane, tribunale di Commercio, etc.), 1808-1814.
 ff. 32-34: corrispondenza del *maire* col prefetto, 1809-1814
 f. 140: statistica su industria e manifatture
 ff. 321-335: ruolo delle patenti, 1809-1813
 f. 1541: copialettere del prefetto al *maire* e al sottoprefetto, 1812

Serie: Tribunale di Commercio

- ff. 1-3: processi fallimentari (1809-1814)
 f. 5: verbali di giuramenti, cauzioni, dichiarazioni, protesti
 f. 6: sentenze di liquidazioni generali e particolari del prodotto di prede fatte dai diversi corsari francesi, 1810-1813
 f. 9: sentenze e decreti, 1808-1809

BIBLIOTECA LABRONICA F. GUERRAZZI

- Compendio dell'Istoria della Città, Porto e Giurisdizione di Livorno*, 1829: manoscritto, B.L.L. Villa Maria, 0.91.Q.Mss.Sez. III-10
 PRATO, Pietro Bernardo, *Giornale*, tomo 54 (2^a sem. 1807)- tomo 63 (1813): B.L.L., Villa Maria
 SPRONI, Belì Ferdinando, *Cenni storici sul porto franco, porto e città di Livorno*, B.L.L. Villa Maria, 0.91.Q.Mss. leg. I.74 (anche ASL, Comunità, 644)
 VIVOLI, Giuseppe, *Carte (Materiale per la redazione degli annali di Livorno)*, manoscritto, B.L.L., Billa Maria, busta 17 (1808-12) e 18 (1813-15)

CAMERA DI COMMERCIO

- Deliberazioni della Camera di Commercio, registri 1-5 (1799-1816)

ARCHIVI NEGLI STATI UNITI D'AMERICA

NATIONAL ARCHIVES OF THE UNITED STATES (WASHINGTON)

- Microfilm T164/1-3: Despatches from United States Consul in Bordeaux, 1783-1824
 Microfilm T211/1-2: Despatches from United States Consul in Hamburg, 1793-1822
 Microfilm T214/1-2: Despatches from United States Consul in Leghorn, 1790-1833
 Microfilm M53: Notes from French Legation
 Record Group 84 (Foreign Service Posts): Bordeaux, 1806-1816
 Record Group 84 (Foreign Service Posts): Leghorn, 1800-1815

Notai attivi a Livorno, 1807-1814

COGNOME, NOME	DATA ATTIVITA'	PROTOCOLLI	INDIRIZZO
AMICI, F.co Maria	1760-1808	28410-28420 [11]	
BETTARINI Agostino	1800-1840	35589-35627 [38]	Scali Ponte di Marmo, 607, p.t.
BILIOTTI Leopoldo	1796-1812	34503-34522 [20]	V. Napoleone, 99, 1° p.
BOLDRINI Giovacchino	1795-1829	34090-34115 [26]	Piazza Napoleone, s. le Logge, 105
CAPUIS Gio. Michele	1788-1815	31740-31773 [34]	Via Doganetta, 638
CONTE (del) Alessandro	1797-1810	34860-34864 [5]	
DISPERATI Gaspero	1807-1817	37470-37486 [17]	Via delle Galere, 678
FERRONI Gio. Domenico	1787-1816	31588-31642 [55]	Dietro il Duomo, 1137, 1° p.
FRANGI Niccola	1799-1843	35487-35495 [9]	Via delle Galere, 722
GOBBI Andrea	1797-1807	34854-34855 [2]	
LAZZARI FORNARINI Andrea	1770-1809	29634-29650 [17]	
LUCCHESI Riccardo	1792-1809	32910-32913 [4]	
MACIA Innocenzo	1796-1844	34722-34742 [21]	Piazza Napoleone, 574
MAZZANTI Anton	1774-1808	30026-30028 [3]	
PAOLI Lorenzo	1789-1819	31986-32028 [43]	Via San Francesco, 1146
SAUM Giovanni Antonio	1770-1808	29624-29633 ^O [10]	
Testamenti notaio SAUM, 1808-1809		14949ter	
SCAPPINI Giovanni	1766-1808	29087-29093 [7]	
SONNINI Giuseppe	1801-1827	35777-35808 [32]	Via del Giardino, 25
STEFANINI Gio. Pietro	1765-1808	28979-28984 [6]	

Notai di Livorno segnati sullo schedario ASF come attivi altrove: indicato residente a / ma Livorno:

FUSI Carlo	1763-1810	28767-28786 [20]	Pontedera
GALLIZIOLI Luigi	1796-1827	34541-34568 [28]	Firenze/ Via S. Francesco 1161
MICHELOTTI Gaspero Luigi	1808-1837	37886-37915 [30]	Borgo a Baggiano/ V. Marsiliana 1208
PACINI Francesco	1804-1838	36781-36798 [17]	Lari/ V. delle Vecchie Carceri 114
PIERONI Marco	1791-1819	32577-32607 [31]	Monte Carlo/ Via S. Francesco, 1197, 1°p.
TEMPESTI Giuliano	1800-1857	35684-35705 [23]	Castelpratico di Sotto/ V. del Porticciolo
VETTORI Orazio	1770-1818	29651-29667 [17]	Pescia/V. del Corso 544 (sui Fossi)

Notai livornesi non attivi tra 1809 e 1815 [informazione non ricavabile da schedario ASF]:

BIANCHETTI Gio. Pietro	1803-1836	36451-36458 [9]	
DONATI Tommaso	1795-1845	34374-34387 [14]	
MALANIMA Claudio	1782-1842	30860-30871 [12]	
MUGNAI Alessandro	1807-1851	37728-37738 [11]	(-1810; 1815-)
SANTONI Angiolo	1799-1848	35527-35540 [14]	
SQUARCI Daniele	1786-1829	31482-31491 [10]	
VACCARI Gaetano	1768-1823	29402-29430 [29]	
VIVOLI Giuseppe	1804-1819	36656-36659 [4]	

Notai segnati sullo schedario ASF come operanti a Livorno, ma in realtà operanti altrove:

FAROLFI Ercole	1802(7)-1815	36186-36188 [3]	Ponte a Borgo (Pistoia, Dip. Arno)
MATTEI Giovanni	1804-1833	36717-36728 [12]	Cantone di Lari

Notai attivi a Bordeaux, 1806-1814

Cognome, nome	data att.	estremi cartoni	repertorio	abbreviazione
BARBARIE Jean Paulin	1795-1824	3E 21615-21639	3E 21640	BARB
BARON Joachim	1802-1833	3E 27122-27144	—	BARO
BIZAT Pierre	1801-1817	3E 28043-28072	3E 28073	BIZ
BOUAN André	1794-1816	3E 13185-13205	3E 13207-13207	BOU
BRANNENS Jean	1801-1839	non côté		BRA
BRUN Jean [jeune]	1758-1809	3E 24986-25031	3E 25032	BRUJ
BRUN Ohilippe [oncle]	1787-1821	3E 23088-23123	3E 23124	BRUo
CANDAU Pierre J. A.	1809-1842	3E 19236-19295	3E 19296	CAN
COLLIGNAN Jean Joseph	1778-1820	3E 24275-24328	3E 24329	COL
DARRIEUX B.rd B. [ainé]	1780-1837	3E 24702-24786	3E 24787	DARa
DARRIEUX J.n G.C.[jeune]	1794-1819	3E 26628-26665	3E 26666	DARj
DELAVILLE Léon J.ph .	1783-1809	3E 19180-19235	3E 19235bis	DEL
DESPIET André	1751-1808	3E 24871-24917	3E 24918	DES
DESPIET G.me Bonnav.	1809-1842	3E 46453-46549	3E 46550-46551	DES
DUFAUT Antoine	1784-1805	3E 23127-23167	3E 23181	DUF
DUFAUT Jean B.te U.	1805-1812	3E 23168-23180	3E 23181	DUF
DUPRAT Pierre	1787-1821	3E 20445-20530	—	DUP
FAUGERE Jean Mathieu	1804-1842	3E 24481-24572	3E 24573	FAU
FERRERE	1804-1832	perso		FER
GASQUET Jean	1808-1845	3E 23310-23395	3E 23396-23398	GAS
GATELLET Jean Baptiste	1782-1806	3E 20368-20440	3E 20441	GAT
GRAND Jacques Martial	1807-1820	3E 23281-23288	3E 23289	GRA
GUY Joseph	1772-1805	3E 35887-35938	—	GUY
HAZERA Jean	1786-1815	3E 45607-45666	3E 45667	HAZ
LABALENGUE Jean	1800-1807	3E 23273-23279	3E 23280	LAB
LARAUZE Pierre	1813-1814	3E 19369-19370	3E 19371	LAR
LASPEYRES André Mathieu	1794-1820	3E 20680-20708	3E 20709	LAS
MACAIRE Christophe	1806-1849	3E 35538-35563	3E 35664	MAC
MAILLARES Pierre	1785-1813	3E 31330-31435	3E 31436	MAI
MAILLARES Nicolas	1813-1834	3E 31437-31550	3E 31551	MAI
MARSAUDON Michel	1801-1818	3E 27612-31623	3E 27624	MAR
MATHIEU Jean Baptiste	1794-1833	3E 24096-24224	3E 24225-24226	MAT
PANNELLIER	1810-1816	3E 25033-25035	3E 25036	PAN
RAUZAN Martin	1751-1810	3E 21654-21775	3E 21776	RAU
RAUZAN Jean B.my Maturin	1811-1832	3E 41378-41407	3E 21776	RAU
ROMEGOUS Jean J.pj Louis	1799-1822	non côté		ROM
SAINTE MARC Jean de	1809-1818	3E 35944-35953	—	STM
SEJOURNE Pierre Augustin	1802-1812	3E 21393-21404	3E 21405	SEJ
SICARD Jean François	1812-1841	3E 30080-30135	3E 30134	SIC
SIMON Jean	1799-1813	3E 19354-19367	3E 19368	SIM
TOLLUIRE Séraphin	1806-1808	3E 35940-35942	3E 35943	TOL
TRIMOULET Pierre	1788-1808	3E 13273-13292	3E 13293	TRI
VERDELET Jean	1773-1810	3E 23451-23464	3E 23465	VER

BIBLIOGRAFIA E FONTI A STAMPA

ABENDROTH, August Amadeus

1913 *Berichte nach Paris*, «Hamburger Nachrichten. Zeitschrift für Wissenschaft, Literatur und Kunst, Ballettristisch-literarische Beilage» n° 23-25, juni

ACHTERBERG, Erich

1964 *Kleine Hamburger Bankgeschichte*, Hamburg, Carl Dingwort

ADAMS, Donald R. jr.

1980 *American Neutrality and Prosperity, 1783-1808. A Reconsideration*, «Journal of Economic History» n° 4: 713-737

ADAMS, Thomas

1981 *From Old Regime to New: Business Bureaucracy and Social Change in Eighteen Century France*, «Business History Review» t. 55: 541-561

Adreßbuch [1812]: *Hamburgisches Adreßbuch für das Jahr 1812*, Hamburg, bey Hermann am Fischmarkt

Adreßbuch [1802]: *Hamburgisches Adreßbuch auf das Jahr 1802*, Hamburg, bey Hermann am Fischmarkt

AERTS, Erik; CROUZET, François (a cura di)

1990 *Economic Effects of the French Revolutionary and Napoleonic Wars*, Leuven. Leuven University Press (Studies in Social and Economic History; 4; Proceedings of the Tenth International Economic History Congress, Leuven, August 1990)

AHRENS, Gerhard

1981 *Das Stadtschuldwesen der freien Hansestädte im frühen 19. Jahrhundert*, «VSWG» Band 68: 22-51

1982 *Von den Franzosenzeit bis zur Verabschiedung der neuen Verfassung, 1806-1860*, in JOCHMANN & LOOSE, 1982: 415-490

ALBANI, Angelo

1921 *Le Stanze dei Pubblici Pagamenti*, Livorno, Benvenuti e Cavaciocchi

ALBRECHT & DILL, 1981: *ALBRECHT & DILL, 1806-1981: Die Geschichte einer hamburgerschen Firma*. Hamburg, Christians

ALLORI, Furio

1971-1972 *Livorno e il suo porto durante il periodo napoleonico*, Pisa, (Tesi di laurea, Facoltà di Magistero)

Almanacco [1816]: *Almanacco di Livorno per l'anno bisestile 1816*, Livorno, da G. Zecchini

Almanach impérial [1810]: *Almanach impérial an 1810*, Paris, chez Testu

Annuaire [1802]: *Annuaire ou les deux calendriers correspondans du département de la Gironde pour la XIe année*, Bordeaux, Imprimerie de la Veuve Lacourt & Faye aîné, r. de Cahernan

ANTONIELLI, Livio

1988 *Il blocco continentale: Repubblica e Regno d'Italia*, in *Influence de la Révolution*, 1988: 1-7

ARESE, Franco

1975 *Patrizi, nobili e ricchi borghesi nel dipartimento d'Olona secondo il fisco della prima Repubblica Cisalpina, 1797-1799*, «Archivio storico lombardo»: 93-159

ARETIN, K. O. von; RITTER, G.

1987 *Historismus und moderne Geschichtswissenschaft. Europa zwischen Revolution und Restauration, 1797-1815*, Stuttgart, Steiner (3. Deutsch-Sowjetisches Historikertreffen, 13-18.3.1978)

ASSELAIN, Jean-Charles

1989 *Introduction*, in *Révolution de 1789*, 1989: 927-938

ASSERETO, G.

1986 *La fine dell'antico regime. La dominazione napoleonica a Prato*, in FASANO, E. in *Prato, storia di una città. Vol. II: Un microcosmo in movimento*, Prato/ Firenze, Le Monnier: 759-824

ASSERETO, Giovanni

1978 *I gruppi dirigenti liguri tra la fine del vecchio regime e l'annessione all'impero napoleonico*, in *Notabili e funzionari*, 1978: 73-101

ATSMA, H.; BURGUIERE, A. (a cura di)

1990 *Marc Bloch aujourd'hui. Histoire comparée et sciences sociales*, Paris, E.H.E.S.S.

AUBIN, H.; ZORN, W.

1971-76 *Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte - Bd. I, Von der Frühzeit bis zum Ende des 18. Jahrhunderts; Bd. II: Das 19. und 20. Jahrhundert*, Stuttgart, Union Verlag: 2 voll.

Aus den Jahren, 1917: *Aus den Jahren 1812-1813*, «Mitteilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte» Bd. 19: 7-18

B.R.G.

1928 *Le «Case Pie» di Livorno*, «Liburni Civitas» I: 124-135

BAASCH, Ernst

1892 *Beiträge zur Geschichte der Handelbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika*, in *Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerikas*, Hamburg, Fridrichsen: Bd. I

1899 *Zur Geschichte des ehrbaren Kaufmanns in Hamburg*, in *Festschrift für die Versammlung des Hansischen Geschichtsvereins und des Vereins für Niederdeutsche Sprachforschung*, Hamburg, Lütcke & Wulff: 1-66

1900 *Hamburgs Handel und Schiffahrt*, in *Hamburg um die Jahrhundertwende 1800, 1900*: 154-173

1901 *Hamburgs Handel und Verkehr im 19. Jahrhundert*, Hamburg, Neue Börsenhalle

1909 *Der Einfluß des Handels auf dem Geistesleben Hamburgs*, «Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins» V: 1-57

1910 *Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel und Schiffahrt im 17., 18. und 19. Jahrhundert*, Hamburg, Gräfe u. Sillem

1915 *Die Handelskammer zu Hamburg, 1665-1915*, Hamburg, Gräfe u. Sillem: vol. I (1665-1814)

1919 *Aus einer hamburgischen Fallitenstatistik des 18. Jahrhunderts*, «VSWG»: 533-545

1922 *Die führenden Kaufleute und ihre Stellung in der hamburgischjen Handelsgeschichte*, «Hamburg Übersee-Jahrbuch»: 37-56

1924 *Geschichte Hamburgs, 1814-1918*, Gotha - Stuttgart, A. Perthes: 2 voll.

1928 *Zur Geschichte einer hamburgischen Großtabaksfirma im 18. und 19. Jahrhundert*, «ZVHG» Bd. 29: 1-60

BACHI, R.

- 1938 *La demografia dell'ebraismo italiano prima della emancipazione*, «Rassegna mensile di Israele» XII, n°7-9: 256-320

BADALONI, Nicola

- 1959 *Le premesse del 1848 livornese*, «Rivista di Livorno» IX, f. III-IV: 115-125

BAIROCH, P.

- 1973 *Commerce international et genèse de la révolution anglaise*, «Annales E.S.C.»: 541-571

BANDETTINI, Pierfrancesco

- 1961 *La popolazione della Toscana dal 1810 al 1959*, Firenze, Camera di Commercio, Industria e Agricoltura

BANTI, Alberto M.

- 1982 *Alla ricerca della «borghesia immobile»: le classi medie non imprenditoriali del XIX secolo*, «Quaderni storici» n° 50: 629-651
- 1984 *Ricchezza e potere. Le dinastie patrimoniali nella società lucchese del XIX secolo*, «Quaderni storici» n° 56: 385-432
- 1985 *Les richesses bourgeoises dans l'Italie du XIXe siècle: exemples et remarques*, «Mélanges de l'Ecole Française de Rome» n° 97-1: 361-379

BANTI, Alberto M.; LYTTTELTON, A.

- 1982 *Proprietari, contadini e le origini del fascismo*, «Quaderni storici» n° 51: 1113-1124

BARBAGALLO, C.

- 1951 *Le origini della grande industria contemporanea*, Firenze, La Nuova Italia (2ª ediz.; 1ª ed.: 1929)

BARSANTI, Danilo

- 1989 *Le ferrovie della Toscana lorenese: considerazioni a margine di un annoso dibattito storiografico*, in CIUFFOLETTI & ROMBAI, 1989: 491-513

BARSANTI, Ezio

- 1931 *I Consigli del Commercio e la Camera di Commercio di Livorno: notizie storiche*, «Liburni Civitas» a. IV: 179-192

BARTALUCCI, A.

- 1951 *Prime conseguenze dell'occupazione francese a Livorno (1796)*, «Rivista di Livorno» I: 73-79

BARUCHELLO, Mario

- 1932 *Livorno e il suo porto*, Livorno, S. A. Editrice Riviste Tecniche

BASSETTI, M.

- 1981 *La vendita dei beni nazionali in Toscana nel periodo napoleonico (1808-1814)*, «Anazetesis» I: 108-111

BASSETTI, Maurizio

- 1985 *La vendita dei beni nazionali in Toscana: il dipartimento dell'Arno*, in TOGNARINI, 1985a: 471-509

BEAUCOUR, F.

- 1988 *Presse, pouvoir et opinion: Napoléon et les villes anséatiques*, in *Presse et pouvoir*, Strasbourg, (113 Congrès des Sociétés Savantes; Histoire moderne et contemporaine, t. I): 87-102

BÉAUR, G.

1991 *Le marché foncier d'ancien régime*, «Annales E.S.C.» n°1: 189-203

BÉCAMPS, Pierre

1953 *La révolution à Bordeaux (1789-1794)*. J.-B.-M. Lacombe, président de la Commission Militaire, Bordeaux, Bière

1955 *Les relations avec les neutres au temps de la Révolution: l'agence commerciale de Bordeaux (31 mars 1794 - 29 janvier 1795)*, «RHB»: 304-314

BECK, Thomas D.; BECK, Martha W.

1987 *French notables. Reflections of Industrialisation and Regionalism*, New York/ Bern/ Frankfurt a. M./ Paris, Peter Lang (Series IX - History; 24)

BECKER, Ludwig

1933 *Die Geschichte des Hamburger Zuckerhandels*, Hamburg, (Dissertation)

BEDARIDA, Gabriele

1982 *La nazione ebraica di Livorno e i profughi algerini del 1805*, «Rivista italiana di Studi Napoleonici»: 115-186

BEELER, Azel Dale

1940 *The Revolution at Bordeaux, France, 1789-1795: an Experiment in Democracy*, Indiana University

BEHN, Dr.

1879 *Die Hamburgische Familie Hudtwalcker*, Hamburg, Meissner

BENRATH, H.

1900 *Das Stadtbild im Jahre 1800*, in *Hamburg um die Jahrhundertwende 1800, 1900*: 1-35

BENZACAR

1917 *Eclaircissement sur les finances de Bordeaux au XVIIIe siècle, 1701-1791*, «RHB»: 79-90; 206-216; 297-308

BERCÉ, Y.-M. (a cura di)

1990 *La fin de l'Europe napoléonienne: 1814, la vacance du pouvoir*, Paris, H. Veyrier

BERDING, Helmut

1973 *Napoleonischen Herrschafts- und Gesellschaftspolitik in Königreich Westphalen, 1807-1813*, Göttingen, Vandenhoeck und Ruprecht

1980 *Die Reform des Zollwesens in Deutschland unter dem Einfluß der napoleonischen Herrschaft*, «Geschichte und Gesellschaft» H. 4: 523-537

BERDING, Helmut; FRANÇOIS, Etienne & ULLMANN, Hans-Peter (a cura di)

1989 *Deutschland und Frankreich im Zeitalter der Französischen Revolution*, Frankfurt a.M., Surkamp

BERDING, Helmut; ULLMANN, Hans-Peter (a cura di)

1981 *Deutschland zwischen Revolution und Restauration*, Düsseldorf, Droste

BERENGER, Jean; BUTEL, Paul; e altri (a cura di)

1985 *L'Europe à la fin du XVIIIe siècle: vers 1780-1802. Scandinavie, Empire Russe et Empire Ottoman exclus*, Paris, Sedes (Regards sur l'histoire; 55)

BERGERON, Louis

- 1970a *Portalès et C.ie, 1753-1801: apogée et déclin d'un capitalisme*: 498-517
- 1970b *Problèmes économiques de la France napoléonienne*, «RHMC» XVII: 469-505
- 1971 *A propos des biens nationaux: la signification économique du placement immobilier*, «Annales E.S.C.» n°2: 415-419
- 1971-1972 *La place des gens d'affaires dans les listes de notables du premier Empire, d'après les exemples du Piémont et de la Ligurie*, in *Colloquio internazionale, 1971-1972*: 315-329
- 1972 *L'épisode napoléonien. Aspects intérieurs, 1799-1815*, Paris, Ed. du Seuil (Histoire de la France contemporaine; 4)
- 1973 *Remarques sur les conditions du développement industriel en Europe Occidentale à l'époque napoléonienne*, «Francia»: 537-556
- 1974 *La fortune des banquiers sous Napoléon*, «Souvenirs napoléoniens» n°276: 2-5
- 1975 *Les banquiers rhénans (fin du XVIIIe siècle - début du XIXe siècle)*, «Bulletin du Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise» n°2: 31-42
- 1977 *Die französische Gesellschaft von 1750 bis 1820. Kontinuitäten und Diskontinuitäten*, «Zeitschrift für Historische Forschung» n°4: 131-146
- 1978a *Banquiers, négociants et manufacturiers parisiens du Directoire à l'Empire*, Paris, Le Haye, Mouton et Ecole des Hautes Etudes
- 1978b *Les capitalistes en France (1780-1914)*, Paris, Gallimard
- 1979 *Négociants et manufacturiers français dans les premières décennies du XIXe siècle: D'une approche typologique à une analyse sociologique*, «Revue Historique» janv.-mars: 131-140
- 1979-80 *La signification de la propriété foncière dans les grandes fortunes d'affaires en France (Premier Empire - Restauration)*, «Annuario dell'Istituto storico italiano per l'età moderna e contemporanea» vol. 31-32: 61-76
- 1980a *Remarques sur l'évolution de l'économie française de la fin de l'ancien régime à l'époque napoléonienne*, «Cahiers internationaux d'histoire économique et sociales» Istituto italiano per la storia dei movimenti sociali e delle strutture sociali; 12: 153-158
- 1980b *Négoce et industrie: transferts d'hommes et de capitaux en France dans la première moitié du XIXe siècle*, in BUTEL & CULLEN, 1980: 105-111
- 1985 *La société et les institutions*, in TOGNARINI, 1985a: 39-47
- 1990 *Les milieux d'affaires, la guerre et la paix (1792-1815)*, in AERTS & CROUZET, 1990: 14-21
- 1991 *Les Rothschilds et les autres*, Paris, Perrin

BERGERON, Louis (a cura di)

- 1992 *La croissance régionale dans l'Europe méditerranéenne, 18e-20e siècles*, Paris, E.H.E.S.S.

BERGERON, Louis; CHAUSSINAND-NOGARET, G.

- 1979 *Les «masses de granit»: cent mille notables du Premier Empire*, Paris, Ed. de l'Ecole des Hautes Etudes

BERGERON, Louis; CHAUSSINAND-NOGARET, Guy; FORSTER, Robert

- 1971 *Les notables du Grand Empire en 1810*, «Annales E.S.C.» n°5: 1052-1075

BERGIER, J.-F.

- 1985 *Le dynamisme de la banque privée (XVII-XIXe siècles)*, in VANNINI MARX, Anna (a cura di) in *Credito, banche e investimento nei secoli XIII-XX*, Firenze, Le Monnier (Quarta Settimana di Studio dell'Istituto Datini, Prato, 14-21 aprile 1972): 257-267

BERNARDONI, Fabrizio

- 1979 *La deputazione e la pubblicità nella storia della Camera di Commercio di Livorno*, Livorno, Bastogi

BERTAUD, Jean-Paul

- 1989 *Le Consulat et l'Empire, 1799-1815*, Paris, A. Colin (Cursus)

BERTINI, Fabio

- 1986 *La costruzione di un campione nominativo per lo studio di una élite urbana: il caso della Firenze napoleonica*, «Rivista italiana di Studi Napoleonici» n°1: 9-42
- 1989a *Nobiltà e finanza tra '700 e '800. Debito e affari a Firenze nell'età napoleonica*, Firenze, Centro Editoriale Toscano
- 1989b *Élites dirigenti e quadri burocratici nel passaggio dalla Toscana napoleonica alla Restaurazione*, in CIUFFOLETTI & ROMBAI, 1989: 587-603

BERTINI, Ugo

- 1950 *Livorno e la sua Camera di Commercio: notizie storico-amministrative*, Livorno, Belforte

BERTRAND, Janine

- 1951 *La contrebande à la frontière de l'Est, 1811, 1812, 1813*, «Annales de l'Est» II: 273-305

BEUTIN, L.

- 1933 *Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den Napoleonischen Kriegen*, Neumünster

BIAGI, Maria Grazia

- 1977 *Note sull'istituzione consolare. L'insediamento del console della Nazione fiamminga a Livorno*, «Studi storici e geografici» n° 1: 9-21
- 1978 *I Consoli delle Nazioni a Livorno*, in *Livorno e il Mediterraneo nell'età medicea*, 1978: 361-368

Bilan du monde, Rapports, 1965: *Bilan du monde en 1815*, in Comité International des Sciences Historiques in *XIle Congrès International - Vienne, 29 Août - 5 Septembre 1965. Rapports conjoints*, Horn/ Wien, Berger & Söhne

Bilan du monde, Grands thèmes, 1965: *Bilan du monde en 1815*, in Comité International des Sciences Historiques in *XIle Congrès International - Vienne, 29 Août - 5 Septembre 1965. Rapports I - Grands thèmes*, Horn/ Wien, Berger & Söhne: cap. VI

BLASS, George

- 1905/1907 *Die Entwicklung des hamburger Kaffehandels*, «Hamburgs Handel und Verkehr» II Heft: 193-227

BLOCH, Marc

- 1963 *Pour une histoire comparée des sociétés européennes*, in BLOCH, Marc in *Mélanges historiques*, Paris, SEVPEN (1^a ed. in «Revue de synthèse historique», 1928): vol. I, p. 16-40

BÖHME, Helmut

- 1968 *Frankfurt und Hamburg, Des deutschen Reiches Silber- und Goldloch und die allerenglischste Stadt des Kontinents*, Frankfurt a.M., Europäische Verlagsanstalt

BONIFACIO, Gaetano

- 1937 *Marinai e mercanti livornesi nell'Estremo Oriente, 1788-1802*, «Bollettino storico livornese» I, f.I: 7-49

BONIN, H.

- 1985 *La Révolution française a-t-elle brisé l'esprit d'entreprise?*, «L'information historique» vol. 47, n°5: 193-204

BONNAFFÉ, Edmond; BONNAFFÉ Pierre

- 1909 *Un armateur bordelais au XVIIIe siècle; sa famille et son entourage*, Bordeaux, Féret et fils (2^a ed.)

BONNEL, Ulane

1961 *La France, les Etats Unis et la guerre de Course (1797-1815)*, Paris, Nouvelles Editions Latines

1969 *L'apport consulaire à la réglementation de la course et les relations franco-américaines*, «Revue de l'Institut Napoléon»: 159-167

BONNET, Christian

1986 *Les Bouches-du-Rhône sous le Consulat et l'Empire: évolution économique et vie socio-politique*, Université de Paris I

BONNET, Pierre

1929 *La commercialisation de la vie française du 1er Empire à nos jours*, Paris, Plon

Bordeaux et les Iles Britanniques, 1975: *Bordeaux et les Iles Britanniques du XIIIe au XXe siècle. Actes du Colloque franco-britannique, York, 25-28/9/1973*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest

Borghesie urbaine dell'Ottocento, 1984: *Borghesie urbaine dell'Ottocento*, a cura di Paolo MACRY e Raffaele ROMANELLI, «Quaderni storici»: 333-655

BOROWSKI, Peter

1989 *Die Restauration der Verfassung in Hamburg und in den anderen Hansestädten nach 1813*, in HERZIG, 1989a: 155-175

BORTOLOTTI, Lando

1970 *Livorno dal 1748 al 1958*, Firenze, Olschki

BOURGUET, Marie-Noelle

1988 *Déchiffrer la France: La statistique départementale à l'époque napoléonienne*, Paris, Ed. des Archives Contemporaines

BOURIENNE, Louis Antoine Fauvelet de

1829 *Memoires de M. de Bourienne, ministre d'Etat, sur Napoléon, le Directoire, l'Empire et la Restauration*, Paris, Ladvocat: 10 voll.

BOUTIER, Jean

1989 *Nobles, bourgeois, notables en Limousin, 1770-1820*, in *Limousin en révolution*, Treignac, Les Monédières (Actes du colloque de Limoges, 10-11/3/1989): 279-291

BOUVIER, Jean

1970 *A propos de la crise dite 'de 1805'. Les crises économiques sous l'Empire*, «Annales historiques de la Révolution française» f. I: 100-109

BOWRING, John

1838 *Rapporto sulla statistica della Toscana, di Lucca, degli Stati Pontifici e lombardo-veneti*, Londra, Cloues

BRAUDEL, Fernand

1979 *Les Jeux de l'Echange*, Paris, Armand Colin (Civilisation matérielle, Economie et Capitalisme, XVe-XVIIIe siècle; 2)

BRAUDEL, Fernand (a cura di)

1970-1980 *Histoire économique et sociale de la France*, Paris, PUF: 4 voll., 7 tomi; vol.2: Des derniers temps de l'age seigneurial aux préludes de l'age industriel (1660-1789); vol. 3.1: L'avènement de l'ère industrielle (1789-années 1880)

BRAURE, Maurice

1953 *Quelques aspects des relations commerciales entre la France et l'Angleterre au XVIIIe siècle. Documents bordelais et leur interprétation*, «Annales du Midi» t. 65, f.1: 67-89

BROUILLARD, Roger

1910 *Des impositions extraordinaires sur le revenu pendant la révolution (contribution patriotique - emprunts forcés) et de leur application dans la commune de Bordeaux*, Bordeaux, Y. Cadoret

BRUGUIERE, Michel

1970 *Finance et noblesse. L'entrée des financiers dans la noblesse d'Empire*, «RHMC» XVII, juill.-sept.: 664-670

1973 *Remarques sur les rapports financiers entre la France et l'Allemagne du Nord à l'époque napoléonienne: Hambourg et le 'parti de la paix'*, «Francia» I: 467-481

1985 *Les finances de la Toscane impériale*, in TOGNARINI, 1985a: 613-620

BRUNET, Michel

1990 *Une société contre l'Etat, le Roussillon vers 1780-1820*, Perpinyà, Trabucaire (2^a ediz.; 1^a ed. Toulouse, Eché, 1986)

BRUNNER, O.; CONZE, W.; KOSELLEK, R.

1974-1992 *Geschichtliche Grundbegriffe. Historisches Lexikon zur politisch-sozialen Sprache in Deutschland*, Stuttgart, Klett-Cotta

BRUTAILS, J.-A.

1912 *Recherches sur l'équivalence des anciennes mesures de la Gironde*, Bordeaux, Gounouilhou

BUCK, Norman Sidney

1969 *The Development of the Organisation of Anglo-American Trade, 1800-1850*, Newton Abbot, David & Charles (reprint della 1^a ed., 1925)

BULFERRETTI, Luigi

1957 *Il regresso del commercio di Genova nel periodo napoleonico*, in *Studi in onore di Armando Saporì*, 1957: II, 1359-1373

BULFERRETTI, Luigi; COSTANTINI, Claudio

1966 *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano, Banca Commerciale Italiana

BURON, Edmond

1932 *Statistics of Franco-American Trade, 1778-1806*, «Journal of Economic and Business History»: 571-580

BUSSON, Jean-Pierre

1981 *Bordeaux et Saint-Domingue à la fin du XVIIIe siècle: la correspondance inédite des frères Magnac, négociants, armateurs à Bordeaux et à Saint-Marc (1787-1791)*, in *Actes du 104e Congrès National des Sociétés Savantes, section histoire moderne (Bordeaux, 1979)*, Paris, Imprimerie Nationale: t. 2, pp. 143-157

BUTEL, Paul

- 1963 *Grands propriétaires et production des vins du Médoc au XVIIIe siècle*, «RHB»: 129-141
- 1966a *L'armement en course à Bordeaux sous la Révolution et l'Empire*, «RHB»: 24-64
- 1966b *Le trafic européen de Bordeaux de la guerre d'Amérique à la Révolution*, «Annales du Midi» t. 78, f.1: 37-82
- 1967a *Bordeaux et la Hollande au XVIIIe siècle: l'exemple du négociant Pellet (1694-1772)*, «RHES» vol. 45, n°1: 58-86
- 1967b *Charles Fieffé, commissionnaire et armateur: contribution à l'étude du négoce bordelais sous la Révolution et l'Empire*, Bordeaux, Université de Bordeaux, Thèse du 3. cycle
- 1967c *Le trafic colonial de Bordeaux de la guerre d'Amérique à la Révolution*, «Annales du Midi» t. 79, f.3: 287-306
- 1968 *Le commerce maritime de la France sous le Consulat et l'Empire: l'exemple du négoce bordelais*, «L'information historique» XXX, n° 5, nov.-déc.: 211-216
- 1970 *Crise et mutation de l'activité économique à Bordeaux sous le Consulat et l'Empire*, «RHMC» XVII, juill.-sept.: 540-558
- 1971 *Les difficultés du commerce maritime bordelais sous le Directoire. Exemple de l'adaptation à la conjoncture de la guerre maritime*, in *Actes du 94e Congrès National des Sociétés Savantes, section histoire moderne (1969)*, Paris, Imprimerie Nationale: 330-344
- 1972 *Guerre et commerce: l'activité du port de Bordeaux sous le régime des licences, 1808-1815*, «RHMC» XIX: 128-149
- 1973 *La croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIIIe siècle*, Lille, Service de reproduction de thèses (Thèse): 2 voll.
- 1974a *Armateurs bordelais et commissionnaires londonniens au XVIIIe siècle*, «RHB»: 151-161
- 1974b *Contribution à l'étude de la circulation de l'argent en Aquitaine au XVIIIe siècle: le commerce de re-
scriptions sur les recettes des finances*, «RHES» vol. 52, n°1: 83-109
- 1974c *Les négociants bordelais, l'Europe et les Iles au XVIIIe siècle*, Paris, Aubier-Montaigne
- 1975 *L'économie maritime française au XVIIIe siècle*, «VSWG» LXII, n°3: 298-308
- 1976 *Comportements familiaux dans le négoce bordelais au XVIIIe siècle*, «Annales du Midi» t. 88, f.2: 139-157
- 1977 *Guerre et commerce sous la Révolution et l'Empire. Les négociants français et le «réfuge» américain*, «RHES» 55: 433-451
- 1978 *Les négociants allemands de Bordeaux dans la deuxième moitié du XVIIIe siècle*, in KELLENBENZ & SCHNEIDER, 1978: 589-613
- 1980a *La façade atlantique de l'Aquitaine et ses relations transocéaniques (XVI-XVIII siècles): bibliographie et sources*, «Bulletin d'histoire moderne et contemporaine»: 157-161
- 1980b *Réorientations du négoce français à la fin du XVIIIe siècle, les Monneron et l'Océan Indien*, in BUTEL & CULLEN, 1980: 65-73
- 1981 *Métrologie et commerce, l'exemple des négociants de Bordeaux au XVIIIe siècle*, in C.N.R.S., Paris - Institut d'Histoire Moderne et Contemporaine in *Les anciens systèmes de mesures*, Paris, C.N.R.S. (Table Ronde, Caen, 1981): 25-31
- 1981-82 *Contribution à l'étude des négociants juifs portugais de Bordeaux et de Bayonne: le cas de la maison Azavedo*, in *Bayonne et sa Région*, Bordeaux, Fédération Historique du Sud-Ouest (Actes du 33e Congrès de la Fédération historique du Sud-Ouest (Bayonne, 1981), n.s., n°137-138): 219-241
- 1987 *La maison Schröder et Schyler de Bordeaux. Fondation et premier essor*, «Bulletin du Centre d'Histoire des Espaces Atlantiques» n°3: 3-20
- 1988a *La construction navale et les industries annexes dans les ports de commerce au Sud de la Loire (La Rochelle, Bordeaux et Bayonne) au XVIIe et XVIIIe siècles*, in CAVACIOCCHI, 1988: 689-701
- 1989 *Succès et déclin du commerce colonial français, de la Révolution à la Restauration*, in *Révolution de 1789*, 1989: 1079-1096
- 1991 *Guerre et blocus sous la Révolution et l'Empire*, in *Etats, Finances et Economie, 1991*: 564-584 *Les dynasties bordelaises de Colbert à Chaban*, Paris, Perrin
- 1992 *Traditions et mutations du commerce français du règne de Louis XVI à la fin du Premier Empire*, in BONNEL, Ulane (a cura di) in *Fleurieu et la Marine de son temps*, Paris, Economica: 293-310

BUTEL, Paul (a cura di)

1988b *Histoire de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux des origines à nos jours, 1705-1985*, s.l., s.n.t. (tipografia UFI, Pessac)

BUTEL, Paul; CULLEN, L. M. (a cura di)

1980 *Négoce et industrie en France et en Irlande aux XVIIIe et XIXe siècles*, Paris, C.N.R.S. (Actes du Colloque Franco-Irlandais d'Histoire, Bordeaux, mai 1978)

1986 *Cities and merchants: French and Irish perspectives on urban development, 1500-1900*, Dublin, Trinity College (Proceeding of the 4th Franco-Irish seminar of social and economic historians, Dublin, Trinity College, 20-22 September 1984)

BUTEL, Paul; POUSSOU, J.-P.

1980 *La vie quotidienne à Bordeaux au XVIIIe siècle*, Paris, Hachette

BUTEL, Paul; ROUDIÉ, Philippe

1990 *La maison Schröder et Schyler, 250 ans de continuité commerciale*. «Bulletin du Centre d'Histoire des Espaces Atlantiques» n°5: 5-13

BUTEL, Paul; VOSS Peter

1990 *Le négoce des vins de Bordeaux et l'Allemagne de la fin du XVIIe siècle au milieu du XIXe siècle*, in *Proceedings of the Tenth International Economic History Congress*, Leuven, Leuven University Press, session B-14: 79-91

CAIZZI, Bruno

1975 *Assicurazione ed economia nell'età moderna*, in *L'assicurazione in Italia fino all'Unità. Saggi storici in onore di Eugenio Artom*, Milano, Giuffrè: 353-435

Calendrier [1812]: Calendrier grégorien de la Préfecture de la Gironde pour l'an 1812 à l'usage des fonctionnaires publics, négociants, avocats, marins, ecclésiastiques, etc., Bordeaux, chez la Veuve J. B. Cavazza

CAMBON, M.

1937 *La cour prévotale des douanes d'Agen (1811-1814)*, «Revue de l'Agenais» LXIV: 40-48; 90-104; 153-161

CAMERANI, Sergio

1973 *La Toscana nell'era napoleonica*, in *Atti del Convegno sul tema «Napoleone e l'Italia»*, 1973: vol. I, 255-262

CANDELORO, Giorgio

1978 *Storia d'Italia*, Torino, Einaudi: vol. I e vol. II

CAPRA, Carlo

1978a *L'età rivoluzionaria e napoleonica in Italia (1796-1815)*, Torino, Loescher

1978b *Nobili, notabili, élites: dal «modello francese» al caso italiano*, in *Notabili e funzionari*, 1978: 12-42

CAPRA, Carlo (a cura di)

1982 *La società francese dall'ancien régime alla Rivoluzione*, Bologna, Il Mulino

CARACCILOLO, A.; CERVELLI, I.; FOHLEN, C.; WOOLF, S.

1983 *L'ombra dell'ancien régime. Discussione*, «Passato e Presente» n° 4: 11-33

CARACCILO, Alberto

- 1965 *Le port d'Ancone. Croissance et impasse d'un milieu marchand au XVIIIe siècle*, Paris, SEVPEN
 1973 *La storia economica*, in *La storia d'Italia*, vol. III: *Dal primo Settecento all'Unità*. Torino, Einaudi: 511-693

CARLI TIRELLI, Matilde

- 1980 *La beneficenza pubblica nel dipartimento del Mediterraneo con particolare riferimento all'attività del Bureau de Bienfaisance di Livorno (1808-1814)*, «Bollettino storico pisano» vol. 49: 275-306

CARRANZA, Niccola

- 1970 *La crisi del porto di Livorno nel periodo del dipartimento del Mediterraneo*, «Bollettino storico pisano» vol. 39: 173-188

CARRIERE, Charles

- 1973 *Négociants marseillais au XVIIIe siècle*, Marseille, Ist. historique de Provence: 2 voll.

CARRIERE, Charles; COURDURIÉ, Marcel

- 1975 *Les grandes heures de Livourne au XVIIIe siècle. L'exemple de la guerre de Sept Ans*, «Revue Historique» n°3: 39-80

CARRIERE, Charles; COURDURIÉ, Marcel; GUTSATZ, Michel; SQUARZONI, René

- 1976 *Banque et capitalisme commerciale. La lettre de change au XVIIIe siècle*, Marseille, Inst. historique de Provence

CASEY, Joan Elisabeth Droeg

- 1981 *Bordeaux, Colonial Port of Ninetenth Century France*. New York, Arno Press

CASINI, Bruno

- 1987 *I 'libri d'oro' della città di Livorno*, «Bollettino storico pisano» vol. 56: 179-211

CASTIGNOLI, Paolo

- 1979 *Il libro rosso della comunità olandese-alemana a Livorno (1622-1911)*, «La Canaviglia - Livorno nella storia, nella narrativa, nell'arte» IV: 170-175

CAVACIOCCHI, Simonetta

- 1988 *I porti come impresa economica*, Firenze, Le Monnier (Atti delle settimane di studio ed altri convegni, XIX, 2-6 maggio 1987, serie II, Istituto Internazionale di Storia Economica F. Datini, Prato)

CAVIGNAC, Jean

- 1962 *Un Rouergat expatrié au XVIIIe siècle: Jean Pellet, marchand de Bordeaux (1694-1772)*, «Revue de Rouergue» t. 16, n° 62: 149-157
 1966 *Les cent jours à Bordeaux à travers la correspondance de Clausel*, «RHB»: 65-72
 1967 *Jean Pellet, commerçant de gros, 1694-1772. Contribution à l'étude du négoce bordelais du XVIIIe siècle*, Paris, SEVPEN (Ecole Pratique des Hautes Etudes; VIe section; Centre de Recherche Historique; Affaires et gens d'affaires; 31)
 [1968] *Le grand commerce maritime et colonial à Bordeaux au XVIIIe siècle*, dattiloscritto s.l.s.d., Archives Départementales de la Gironde (il testo coincide con il «Catalogue de l'exposition: Le négoce bordelais, 19 janvier-29 mars 1968», Centre Régional de documentation pédagogique, Bordeaux, 1968): 1-35
 1970 *Les Cabarrus, négociants de Bordeaux (1755-1829)*, «RHB»: 37-63
 1982 *Des caves prestigieuses: inventaire après décès de négociants bordelais au XIXe siècle*, «Gnomon» mai: 65-67
 1982-1983 *Un exemplaire marchand portugais, Salomon Lopès-Dubec, 1743-1835*, «Archives juives» n°4, p. 67-72 (1982); n°1-2, p. 11-28 (1983)

CAVIGNAC, Jean (segue)

- 1985 *Les vingt-cinq familles. Les négociants bordelais sous Louis-Philippe*, Bordeaux, Le Courrier d'Aquitaine (Cahiers de l'A.I.E.S.; 6)
- 1986 *Les négociants bordelais sous Louis Philippe*, «ARCHISTRA. Archives, histoire, traditions» n° 75: 94-95
- 1987 *Dictionnaire du judaïsme bordelais au XVIIIe et XIXe siècles: biographies, généalogies, professions, institutions*, Bordeaux, Archives Départementales de la Gironde (Recueil d'études et documents, série en-4°, VI)
- 1988 *Les relations entre Bordeaux et les États-Unis de la guerre de Sept Ans à la fin de l'Empire*, Bordeaux, Archives départementales de la Gironde (série in-quarto; t. VIII)
- 1991 *Les Israélites bordelais de 1780 à 1850: autour de l'émancipation*, Paris, Publisud (ediz. della thèse de 3. cycle «Les Israélites bordelais au début du XIXe siècle», Université de Bordeaux III, 1986, 4 voll.)

CAVIGNAC, Jean; VALETTE, G.

- 1986 *Grands notables du Premier Empire: Gironde*, Paris, CNRS (Grands notables du Premier Empire: 13)

CECCUTI, C.

- 1989 *La Toscana neutrale davanti a Napoleone*, «Nuova Antologia» vol. 561, f. 2170: 354-363

CHABERT, Alexandre

- 1949 *Essai sur les mouvements des revenus et de l'activité économique de 1798 à 1820 en France*, Paris, Ed. Génin

CHAPMAN, S. D.

- 1977 *The International Houses: The Continental Contribution to British Commerce, 1800-1860*, «Journal of European Economic History» VI: 5-48

CHARBONNEL, Nicole

- 1977 *Commerce et course sous la Révolution et le Consulat à La Rochelle: autour de deux armateurs: les frères Thomas et Pierre-Antoine Chegaray*, Paris, P.U.F.
- 1989 *Le commerce maritime à La Rochelle: la Révolution et ses précédents*, in *La Rochelle, ville frontière. Acte du Colloque du 28-29 avril 1989*, La Rochelle, Rumeur des Ages: 65-88

CHASE, Jeanne

- 1988 *War on Trade and Trade in War: Stephen Jumel and New York Maritime Commerce (1793-1815)*, «Bulletin du Centre d'Histoire des Espaces Atlantiques» n° 4: 111-161

CHASE, Jeanne (a cura di)

- 1987 *Géographie du capital marchand aux Amériques, 1760-1860*, Paris, EHESS

CHASSAGNE, Serge

- 1975 *Le contrôle des actes, source global de l'activité et de structures socio-économique d'une cité au XVIIIe siècle: l'exemple d'Angers*, «Bulletin du Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise» n° 4: 1-20
- 1991 *Le coton et ses patrons, France, 1760-1840*, Paris, EHESS

CHAUSSINAND-NOGARET, Guy

- 1975a *Aux origines de la Révolution: noblesse et bourgeoisie*, «Annales E.S.C.»: 265-278

CHAUSSINAND-NOGARET, Guy (a cura di)

- 1975b *Une histoire des élites, 1700-1848. Recueil de textes*, Paris, Mouton

CIAMPINI, Raffaele

- 1969a *Episodi della guerra corsara fra l'Isola d'Elba e Livorno nel 1796*, «Rivista Italiana di Studi Napoleonici» n°1-2: 5-10
 1969b *La controversia franco-inglese per l'Isola d'Elba nel 1796*, «Rivista Italiana di Studi Napoleonici» n°1-2: 11-86

CIANO, Cesare

- 1963 *La vita agricola e le colture sotto il dipartimento del Mediterraneo (1808-1814)*, Milano, Giuffrè
 1967-69 *Le «nazioni» mercantili a Livorno nel 1799 e il Sismondi*, «Bollettino storico pisano» XXXVI-XXXIX: 149-167
 1971 *Brevi considerazioni attorno alla marina toscana a metà del secolo XIX*, «Archivio piombinese di studi storici» n°1: 57-82
 1973 *Il problema della mendicizia nella Toscana napoleonica*, «Bollettino storico pisano» XLII: 149-225
 1979 *Bagni penali, carceri e forzati nella Toscana napoleonica*, «Rivista italiana di studi napoleonici» n°2: 9-22
 1985 *Il problema dei forzati liberati nella Toscana napoleonica*, in TOGNARINI, 1985a: 267-275
 1989 *Pietro Leopoldo e i problemi del porto di Livorno*, in CIUFFOLETTI & ROMBAI, 1989: 81-91

CIUFFOLETTI, Zeffiro; ROMBAI, I. (a cura di)

- 1989 *La Toscana dei Lorena. Riforme, territorio, società*, Firenze, Olschki (Atti del Convegno tenutosi a Grosseto, 27-29 nov. 1987)

CLAUSE, Georges

- 1970 *L'industrie lanrière rémoise à l'époque napoléonienne*, «RHMC»: 574-595

CLEMENS, F.

- 1844 *Hamburg's Gedenkbuch, oder eine Chronik seiner Schicksale und Begebenheiten von Ursprung der Stadt bis zum Feuerbrunst und Wiedererbauung*, Hamburg, Berendsohn

CLINQUART, Jean

- 1979 *L'administration des douanes en France sous le Consulat et l'Empire*, Neuilly-sur-Seine, Association d'Histoire de l'Administration de Douanes françaises
 1991 *La cour prévôtale des douanes de Valenciennes (1811-1814)*, «Valentiana»: 87-104

COLE, W. A.; DEANE, Phyllis

- 1962 *British Economic Growth, 1688-1959. Trends and Structures*, Cambridge, Cambridge University Press

COLLINS, Irene

- 1979 *Napoleon and his Parliaments, 1800-1815*, London, Arnold

Colloques du Bicentenaire, 1991: Les colloques du Bicentenaire. Répertoire des rencontres scientifiques nationales et internationales présenté par M. Vovelle avec la collaboration de D. Le Monnier, Paris, La Découverte, Institut d'Histoire de la Révolution française, Société des Etudes Robespierriistes

Colloquio internazionale, 1971-72: Colloquio internazionale sulla storia dell'Italia giacobina e napoleonica, «Annuario dell'Istituto storico italiano per l'età moderna e contemporanea» voll. XXIII-XXIV

COMMUNAY, A.

- 1888 *Les grands négociants bordelais au XVIIIe siècle*, Bordeaux, Moquet

CONFORTO, Maria Letizia; FRATTARELLI FISCHER, Lucia

- 1982 *Livorno alla metà del '700*, «Storia Urbana» n° 21: 31-62

Consortium on Revolutionary Europe, 1778: The Consortium on Revolutionary Europe. Proceedings, Gainesville, University Press of Florida (edited by Donald D. HORWARD)

CONTI, G.; FANFANI, T.

1988 *Livorno dal XIX secolo al secondo dopoguerra. Alle radici della crescita economica*, in Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Livorno in *Convegno sull'industria nella Provincia di Livorno - Problemi e prospettive*, Livorno, (dattiloscritto policopiato)

CONTI, Giuseppe

1989 *Terra, commercio e credito nella Toscana del XIX secolo. Crescita e decadenza di un sistema di arricchimento*, Pisa, Università di Pisa

COPE, Sidney Raymond

1983 *Walter Boyd: A Merchant Banker in the Age of Napoleon*, Gloucester, Alan Sutton

COPPINI, Romano Paolo

1983 *L'aristocrazia fondiario-finanziaria nella Toscana dell'Ottocento*, «Bollettino storico pisano» LII: 43-90

1986a *Aristocrazia e finanza in Toscana nel secolo XIX*, in *Les noblesses européennes au XIXe siècle*, Roma, Ecole Française de Rome

1986b *Elisa Baciocchi in Toscana*, in TIRELLI, 1986: 76-92

1988 *Continuità e mutamento in Toscana tra proprietà terriera e capitalismo finanziario*, «Società e storia» n° 39: 159-168

1989 *Ceti dirigenti e banche nel periodo della Restaurazione*, in CIUFFOLETTI & ROMBAI, 1989: 605-638

1993 *Il Granducato di Toscana dagli «anni francesi» all'Unità*, Torino, UTET (Storia d'Italia; 13.III)

CORBAUX, Roger

1979 *Ma «pentière» lorraine. Crimes de contrebande. Douaniers et contrebandiers au temps du blocus continental*, Aurillac, Gerbert

CORNETTE, Joël

1977 *Les affaires de Benoît Lacombe, Gaillacois établi négociant à Bordeaux (1783-1786)*, in *Gaillac et le Pays Tarnais*, Toulouse, Fédération des sociétés académiques et savantes Pyrénées-Gascogne (Actes du 31e Congrès de la Fédération Soc. Languedoc-Pyrénées-Gascogne, Gaillac, 1976): 133-175

1986 *Un révolutionnaire ordinaire, Benoît Lacombe, négociant: 1759-1819*, Paris, Champ Vallon

Correspondance de Napoléon 1er, 1859-1869: Correspondance de Napoléon 1er, publiée par l'ordre de l'Empereur Napoléon III, Paris, Imprimerie Impériale: 32 voll.

CORSINI, Carlo A.

1969 *Le migrazioni stagionali dei lavoratori nei dipartimenti italiani del periodo napoleonico*, «Studi di demografia storica»: 89-141

CORSINI, Carlo A. (a cura di)

1988 *Vita, Morte e Miracoli di gente comune: appunti per una storia della Toscana fra XIV e XX sec.*, Firenze, Usher

COSTE, Laurent

1990a *La difficile gestion municipale d'une grande ville sous l'Empire: Bordeaux de 1805 à 1815*, Bordeaux, Université de Bordeaux III (thèse de doctorat en histoire)

1990b *La municipalité de Bordeaux de 1805 à 1815*, in *Révolutions en Aquitaine: de Montesquieu à Frédéric Bastiat*, Bordeaux, La Nef (Actes du XLII Congrès d'Etudes régionales, Bordeaux 1988): 254-261

CROSSIK, Geoffrey

- 1993 *E che cosa si può sapere dell'Inghilterra? La storia comparata in Gran Bretagna*, «Passato e presente»: 30-41

CROUZET, François

- 1953 *Les importations d'eaux-de-vie et de vins français en Grande-Bretagne pendant le Blocus Continental*, «Annales du Midi»: 91-106
- 1958 *L'économie britannique et le blocus continental, 1806-1813*, Paris, PUF: 2 voll.
- 1959 *Les origines du sous-développement économique du Sud-Ouest*, «Annales du Midi»: 71-79
- 1960 *Un document sur le commerce de Bordeaux au début de la Restauration*, «RHB»: 51-63
- 1962 *Groupes de pression et politique de blocus; remarques sur les origines des Ordres en Council de novembre 1807*, «Revue Historique» a. 86; t. CCXXVIII, juill.-sept.: 45-72
- 1964 *Wars, Blockade and Economic Change in Europe, 1792-1815*, «The Journal of Economic History» XXIV: 567-588
- 1965 *Bilan de l'économie britannique pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire*, «Revue Historique» a. 89; t. CCXXXIV, juill.-sept.: 75-110
- 1966 *Croissances comparées de l'Angleterre et de la France au XVIIIe siècle*, «Annales» n°2: 254-291
- 1968a *La croissance économique; Le commerce de Bordeaux; La conjoncture bordelaise; La ruine du grand commerce*, in PARISET, 1968: 191-323; 485-510
- 1968b *Le premier blocus continental*, in MISTLER, 1968b: 2 voll.; vol. I, pp. 95-98
- 1986 *The Growth of the British Exports, 1783-1820*, in TURNER, Michael in *Malthus and his time*, London, Mac Millan: 189-200

CROUZET, François (a cura di)

- 1989 *Le négoce international, XIIIe - XXe siècle*, Paris, Économica (Collection Économies et Sociétés contemporaines)

CROWHURST, Patrick

- 1982 *Profitability in French Privateering, 1793-1815*, «Business History»: 48-60
- 1989 *The French War on Trade: privateering, 1793-1815*, London, Scolar

CULLEN, L. M.

- 1980 *The Irish merchants communities of Bordeaux, La Rochelle and Cognac in the Eighteenth Century*, in BUTEL & CULLEN, 1980: 51-63

DAINVILLE, M. Oudot de

- 1916 *Les relations commerciales de Bordeaux avec les villes hanséatiques aux XVIIe et XVIIIe siècles*, in HAYEM, 1911-1929: 213-269

DAL PANE, Luigi

- 1965 *La finanza toscana dagli inizi del sec. XVIII alla caduta del Granducato*, Milano, Banca Commerciale italiana
- 1971-73 *Industria e commercio nel Granducato di Toscana nell'età del Risorgimento*, Bologna, Patron: vol. I: Il Settecento; vol. II: L'Ottocento

D'ANGELO, Michela

- 1988 *Mercanti inglesi in Sicilia, 1806-1815: rapporti commerciali tra Sicilia e Gran Bretagna nel periodo del blocco continentale*, Milano, Giuffrè

D'ARENBERG, Jean Engelbert

- 1951 *Les Princes du St. Empire à l'époque napoléonienne*, Louvain, Publications Universitaires de Louvain

DARMSTÄDTER, Paul

1904 e 1905 *Studien zur Napoleonischen Wirtschaftsgeschichte*, «VSWG» n°2, pp. 559-615; n°3, pp. 112-141

DAUMARD, Adéline

1962 *L'impôt sur les successions et l'étude de la fortune privée des français au XIXe siècle (VII-1914)*, «Bulletin de la Section d'Histoire moderne et contemporaine» f. 4: 31-69

1984 *Problemi relativi allo studio della borghesia francese nel XIX secolo*, «Quaderni storici» n° 56: 517-547

DAUMARD, Adéline (a cura di)

1973 *Les fortunes françaises au XIXe siècle: enquête sur la répartition des capitaux privés à Paris, Lyon, Lille, Bordeaux et Toulouse d'après l'enregistrement des déclarations de succession*, Paris, Mouton

DAVAUD, M.

1921 *Les origines du Conseil Général de la Gironde*, «RHB»: 18-32; 65-77; 142-157; 219-233; 289-301

DAVIS, John

1990 *The Impact of French Rule in the Kingdom of Naples (1806-1815)*, «Ricerche storiche» n° 2-3: 367-407

DAVIS, John A.

1985 *A Revolutionary and Napoleonic Tuscany seen from Naples*, in TOGNARINI, 1985a: 78-88

DAWES, Barbara

1990 *Mercanti inglesi a Napoli, 1815-1861*, «Società e storia» n°50: 847-878

DE COUREIL, Giovanni Salvatore

1808 *Saggio storico e geografico sul Dipartimento del Mediterraneo*, Livorno, T. Masi

DE PASQUALI, Luigi

1982 *Storia dell'Elba: dalle origini ai nostri tempi*, Lecco, Stefanoni (3ª ediz.)

DE SAINT-JACOB, P.

1946 *La propriété au XVIIIe siècle: une source méconnue: le contrôle des actes et centièmes deniers*, «Annales E.S.C.»: 162-166

DECKEN, Friedrich von der

1826 *Philosophisch-historisch-geographische Untersuchungen über die Insel Helgoland oder Helligeland und ihre Bewohner*, Hannover, Hahn (reprint 1981)

DEL PANTA, L.

1978 *Città e campagna in Toscana nella seconda metà del XVIII secolo: dinamica e distribuzione della popolazione*, «Storia Urbana» n°5: 51-80

DELINIERE, Jean

1989 *Karl Friedrich Reinhard, ein deutscher Aufklärer im Dienste Frankreichs (1761-1837)*, Stuttgart/ Berlin/ Köln, Kohlhammer

DELUMEAU, J.

1978 *La course française sous l'ancien régime*, in *Studi in onore di Federigo Melis*, 1978: IV, 409-428

DERMIGNY, Louis

- 1954 *Circuits de l'argent et milieux d'affaires au XVIIIe siècle*, «Revue Historique» CCXII, oct.-déc.: 239-278
- 1959-1960 *Cargaisons indiennes, Solier et C.ie, 1781-1793*, Paris, SEVPEN (Ecole Pratique des Hautes Etudes; VIe section; Centre de Recherche Historique; Affaires et gens d'affaires; 15): 2 voll.
- 1972-74 *Escales, échelles et ports francs au moyen âge et aux temps modernes*, in *Grandes Escales, 1972-1974*: III, 213-644

DEROSAS, Renzo

- 1987 *Aspetti del mercato fondiario nel Veneto del primo Ottocento*, «Quaderni storici» n° 65: 549-578

DESFEUILLES, P.

- 1959 *La navigation à travers le Sund en 1784*, «Annales E.S.C.»: 492-520

DESGRAVES, Louis

- 1969 *Bordeaux au XIXe siècle*, Bordeaux, Fédération Historique du Sud-Ouest (Histoire de Bordeaux, par Ch. Higounet; VII)

DEVEAU, Jean Michel

- 1989 *Le commerce rochelais face à la Révolution. Correspondance de Jean Baptiste Nairac (1789-90)*, La Rochelle, Rumeur des âges

D'HAUTERIVE, Ernest

- 1908-1964 *La police secrète du Premier Empire. Bulletins quotidiens adressé par Fouché à l'Empereur*, Paris, Perrin: 5 voll.

DIAZ, Furio

- 1988 *I Lorena in Toscana. La Reggenza*, Torino, UTET

DIPPER, Christof

- 1979 *Probleme einer Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Säkularisation in Deutschland (1803-1813)*, in REDEN-DOHNA, 1979: 123-170

DIRKSEN, Victor (a cura di)

- 1977 *Ein Jahrhundert Hamburg, 1800-1900. Zeitgenossische Bilder und Dokumente*. Frankfurt a.M., W. Weidlich (ristampa anastatica dell'ediz. di Leipzig, 1935)

Dokumente, 1965: *Dokumente zur Geschichte der Handelskammer Hamburg. Hg. von der Handelskammer Hamburg zu ihrem 300jährigen Jubiläum am 19. Januar 1965*, Hamburg

DORIA, Giorgio

- 1992 *La place du système portuaire ligure dans le développement industriel des régions du «triangle»*, in BERGERON, 1992: 95-130

DOYLE, William

- 1974 *The Parliament of Bordeaux and the End of the Old Regime, 1771-1790*, London, E. Benn

DRAVASA, Etienne

- 1963 *Les classes sociales à Bordeaux au XVIIIe siècle d'après les contracts du mariage*, «Revue juridique et économique du Sud-Ouest» série économique, n°4: 961-1012

DREI, G.

- 1935 *Il regno d'Etruria*, Modena

DROTTBOOM, Gerhard

- 1906 *Wirtschaftsgeographische Betrachtungen über die Wirkung der Napoleonischen Kontinentalsperre auf Industrie und Handel*, Bonn, Bonner Dissertation

DROUIN, Jean-Claude

- 1988 *La Chambre de Commerce au XIXe siècle*, in BUTEL, 1988b: 137-212

DROZ, Jacques

- 1949 *L'Allemagne et la Révolution Française*, Paris, PUF

DUFRAISSE, Roger

- 1966 *Régime douanier, blocus, système continental: essai de mise au point*. «RHES» XXXIV: 518-534
 1973 *La contrebande dans les départements réunis de la Rive gauche du Rhin*. «Francia» I: 508-536
 1975 *La politique douanière de Napoléon*. «Revue de l'Institut Napoléon» n° 131: 3-24
 1980 *Das napoleonische Deutschland. Stand und Probleme der Forschung unter Berücksichtigung der linkrheinischen Gebiete*. «Geschichte und Gesellschaft» H. 4: 467-483
 1981 *Französische Zollpolitik, Kontinentalsperre und Kontinentalsystem in Deutschland der napoleonischen Zeit*. in BERDING & ULLMANN, 1981: 328-352
 1983 *Les relations économiques entre la France révolutionnaire et l'Allemagne*. in VOSS, Jürgen (a cura di) in *Deutschland und die französische Revolution*. München & Zürich, Artemis Verlag (Beihefte der Francia; 12): 214-248
 1986 *Le rôle de l'Italie dans la politique napoléonienne*, in TIRELLI, 1986: 41-75
 1987a *A propos de guerres de délivrance allemandes de 1813: problèmes et faux-problèmes*. «Revue de l'Institut Napoléon» n° 148: 11-44
 1987b *Napoléon*. Paris, PUF
 1989 *Die französische Revolution und das Bürgertum*, in BERDING, FRANÇOIS & ULLMANN, 1989: 293-316
 1992 *L'Allemagne à l'époque napoléonienne. Question d'histoire politique, économique et sociale*. Bonn & Berlin, Bouvier

DUFRAISSE, Roger (a cura di)

- 1991 *Revolution und Gegenrevolution, 1789-1830. Zur geistigen Auseinandersetzung in Frankreich und Deutschland*. München, R. Oldenbourg

DUNAN, Marcel

- 1913 *Le système continental*. «Revue des Etudes Napoléoniennes»: 115-146
 1942 *Napoléon et l'Allemagne, le système continental et les débuts du Royaume de Bavière*. Paris, Plon
 1946 *Napoléon et le système continental en 1810*. «Revue d'Histoire diplomatique» janv.-avr.: 71-98
 1954 *La politique napoléonienne en Italie vue par les historiens français de notre temps*. «Bollettino storico livornese»: 3-21
 1955 *L'Allemagne de la Révolution et de l'Empire*. Paris, CDU (dattiloscritto policopiato): t.II: *Etudes particulières sur l'Allemagne française; deuxième partie: Les départements hanséatiques*
 1961 *Napoléon et l'Allemagne, in Napoléon et l'Europe, 1961*: 63-78

DUPEUX, Georges

- 1974 *L'immigration britannique à Bordeaux au XIXe siècle et au début du XXe*. «RHB»: 233-241
 1986 *Bordeaux et le désert Aquitain: une métropole provinciale et sa région au XIXe siècle*, in BUTEL & CULLEN, 1986: 29-38

DUPEUX, Georges; HERPIN, Jacqueline

- 1973 *Les fortunes bordelaises*, in DAUMARD, 1973: 431-551

DURYE, Pierre

- 1970 *Les chevaliers dans la noblesse impériale*. «RHMC» XVII, juill.-sept.: 671-679

EHRENBERG, Richard

1905 *Grosse Vermögen. Das Haus Parish in Hamburg*, Jena, G. Fischer

EISFELD, C.

1936 *Der Falliten-Buchhalter in Hamburg. Ein Beitrag zur Geschichte der Revisionswesen*, «Zeitschrift für Handelwissenschaftliche Forschung» 30: 541-568

ELLIS, Geoffrey

1978 *The «Marxist Interpretation» of the French Revolution*, «The English Historical Review» n° 367: 353-376

1981 *Napoleon's continental blockade: the case of Alsace*, Oxford, Clarendon Press

ENGELSING, Rolf

1971 *Die Häfen an der Südküste der Ostsee und der Ostseeverkehr in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, «VSWG» LVIII: 24-66

ENJALBERT, Henri

1950 *Le commerce de Bordeaux et la vie économique dans le bassin aquitain au XVIIe siècle*, «Annales du Midi» t.62, f.1: 21-35

1953 *Comment naissent les grands crus*, «Annales ESC»: 315-328; 459-474

ESPAGNE, Michel

1991 *Bordeaux allemande*, Paris, Éd. du C.N.R.S.

Etats, Finances et Economie, 1991: *Etats, Finances et Economie pendant la Révolution: colloque tenu à Bercy le 12-14 octobre 1989*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France

Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte, 1993: *Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte von der Mitte des 17. Jahrhunderts bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts*, Stuttgart, Klett-Cotta (Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte: vol. IV, a cura di Ilja MIECK)

EVEN, Joseph-Edouard

1987 *Les corsaires du bassin de l'Adour sur les côtes septentrionales de l'Espagne, sous la Révolution et l'Empire*, in *Les relations entre le Sud-Ouest et la Péninsule Iberique*, Actes du XXXVIIIe Congrès de la Fédération Historique du Sud-Ouest, Pau, oct. 1985 (Numero exceptionnel de la «Revue de Pau et du Béarn»): 177-185

FABER, J. A.

1988 *Shipping in the Netherlands during a turbulent period, 1784-1810*, in HEERES, W. G.; HESP, L. M. (a cura di) in *From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850. Essays in honour of J. A. Faber*, Hilversum, Verloren: 95-106

FAROLFI, Bernardino

1965 *L'Italia nell'età napoleonica*, «Studi Storici» n°2: 343-367

1969 *Francesco Maria Gianni e il ceto dirigente toscano tra despotismo illuminato e dominio napoleonico*, in *Studi napoleonici, 1969*: 416-423

FAROLFI, Bernardino (a cura di)

1976 *Capitalismo europeo e rivoluzione borghese (1789-1815)*, Bari, Laterza

FAZZI, Elio

1955 *L'economia livornese alla fine del '700 e durante il Regno d'Etruria*, «Rassegna storica toscana» I, f.IV: 1-25

FEHRENBACH, Elisabeth

- 1979 *Der Einfluß des Napoleonischen Frankreichs auf das Rechts- und Verwaltungssystem Deutschlands*, in REDEN-DOHNA, 1979: 23-39
 1981 *Vom Ancien Régime zum Wiener Kongress*, München/ Wien, Oldenburg

FEILLE, Laurence

- 1991 *Les négociants bordelais sous le Consulat et l'Empire*, Université de Bordeaux III (T.E.R. d'histoire, dattiloscritto): 2 voll.

FENZI, G.

- 1981 *Il Granducato di Toscana fra reazione e rivoluzione nei primi anni dopo il Congresso di Vienna*, «Ricerche storiche» n°2-3: 383-404

FERBER, H. R.

- 1886 *Das Volkslied in Hamburg während der Franzosenzeit*, in KOPPMANN, 1985-86: Erste Folge

FERRARI, Ferruccio

- s.d. (post 1908) *Le prime logge dei liberi muratori a Livorno e le persecuzioni del clero e della polizia. Spiegolature d'archivio e documenti inediti*. Roma, s.n.t.: 26

FIÉRAIN, J.

- 1980 *Le capitalisme sucrier des ports en France au XIXe siècle*, in BUTEL & CULLEN, 1980: 129-135

FIEVÉE, J.

- 1837 *Correspondance et relations avec Bonaparte pendant onze années (1802-1813)*, Bruxelles, Hauman: 3 voll.

FILIPPINI, Jean Pierre

- 1971-72 *Ralliement et opposition des notables toscans à l'Empire française*, in *Colloquio internazionale, 1971-1972*: 331-355
 1973 *Les négociants juifs de Livourne au XVIIIe siècle*, «Revue des études juives» f.IV: 672-673
 1975 *Les livornais et l'occupation française sous le Premier Empire*, «Annales historiques de la Révolution française» n°220: 203-230
 1976 *La nation française de Livourne*, in *Dossiers sur le commerce français en Méditerranée orientale au XVIIIe*, Paris, P.U.F.: 235-248
 1978 *Le commerce du blé à Livourne au XVIIIe siècle*, in *Studi in memoria di Federigo Melis, 1978*: IV, 517-570
 1979 *Grandeur et difficulté d'un port franc: Livourne 1676-1737*, «Association française des historiens économistes: Bulletin» n°12: 36-46
 1980a *Difesa dell'Impero o difesa della società. Le misure di «haute police» nella Toscana napoleonica*, «Rivista Italiana di studi napoleonici» n°2: 9-66
 1980b *Livorno e gli Ebrei nell'Africa del Nord nel Settecento*, in *Gli Ebrei in Toscana dal Medioevo al Risorgimento*, Firenze, Olschki: 21-33
 1980c *Livourne et la guerre (de la fin du XVIIe siècle à la fin du XVIIIe siècle)*, «Bulletin de la Société d'Histoire Moderne» supplément à RHMC, 16e série, n°7: 2-9
 1980d *Livorno e la corsa inglese nel Settecento*, in *Gli Inglesi a Livorno, 1980*: 83-94
 1982a *La comunità israelitica di Livorno durante il periodo napoleonico*, «Rivista italiana di studi napoleonici» XIX: 23-113
 1982b *Una famiglia ebrea a Livorno tra le ambizioni mercantili e le vicissitudini del mondo mediterraneo: i Coen Bacri*, «Ricerche storiche» n° 2-3: 287-334
 1983a *La ballottazione a Livorno nel Settecento*, «Rassegna mensile d'Israel» vol. 49: 199-268

FILIPPINI, Jean Pierre (segue)

- 1986 *La relazione di eventi straordinari durante il periodo napoleonico*, in *Mentalità religiosa, tradizioni popolari e «fortuna di mare» nella produzione votiva livornese e mediterranea*. Livorno, (Atti del Seminario, Livorno, 24-25/10/1981): 36-45
- 1988 *Les nations à Livourne (XVIIe-XVIII siècles)*, in CAVACIOCCHI, 1988: 581-594
- 1989a *Diserzione e brigantaggio nella Toscana napoleonica*, «Rivista Italiana di Studi Napoleonici» n° 1: 125-146
- 1989b *Le rôle des négociants et des banquiers juifs de Livourne dans le grand commerce international en Méditerranée*, in *The Mediterranean and the Jews. Banking, Finance and International Trade, XVI-XVIII centuries*, Bar-Ilan University Press: 123-149
- 1989c *Il movimento del porto di Livorno durante il primo periodo lorenese (1737-1801)*, in CIUFFOLETTI & ROMBALI, 1989: 49-80
- 1990a *Le port de Livourne et la Toscane (1676-1814)*, U.E.R. d'Histoire, dattiloscritto Paris, Université de Paris I: 2 voll.
- 1990b *Du départ des Français à la restauration: le «gouvernement provisoire» en Toscane (février-mars 1814)*, in BERCE, 1990: 145-163
- 1991 *Livorno durante il periodo murattiano*, «Studi livornesi» VI: 9-22

FISCHER, W.

- 1987 *Wirtschaft und Wirtschaftspolitik in Deutschland unter den Bedingungen der britisch-französischen Blockade und Gegenblockade, 1797-1812*, in ARETIN & RITTER, 1987: 245-254

FISCHER, Wolfram; KUNZ, Andreas

- 1992 *Quellen und Forschungen zur historischen Statistik von Deutschland*, Wiesbaden, Statistisches Bundesamt (Heft 26)

FISHER, Herbert Albert Laurens

- 1903 *The Napoleonic Statesmanship: Germany*, Oxford, The Clarendon Press

FORBES, J. D.

- 1938 *European Wars and Boston Trade*, «New England Quarterly»: 709-730

FORREST, Alan

- 1975 *Society and Politics in revolutionary Bordeaux*, London, Oxford University Press

FORSTER, Robert

- 1961 *Noble wine producers of the Bordelais in the Eighteenth Century*, «The Economic History Revue»: 18-33
- 1980 *Merchants, Landlords, Magistrates: the Dupont Family in Eighteenth Century France*, Baltimore e London, John Hopkins University Press

FRANKEL, Jeffrey A.

- 1982 *The 1807-1809 Embargo Against Great Britain*, «Journal of Economic History» n° 2: 291-308

FRASCANI, Paolo

- 1985 *Les professions bourgeoises en Italie à l'époque liberale (1860-1920)*, «Mélanges de l'Ecole Française de Rome» n° 97-1: 325-340

FRATTARELLI FISCHER, Lucia

- 1983 *Proprietà e insediamenti ebraici a Livorno dalla fine del Cinquecento alla seconda metà del Settecento*, «Quaderni storici»: 879-896
- 1988 *Città fondata e sviluppo demografico: Livorno dal 1427 al 1750*, in CORSINI, 1988: 119-133

FRATTARELLI FISCHER, Lucia; LAZZARINI, Maria Teresa (a cura di)

1992 *Palazzo De Larderel a Livorno. La rappresentazione di una ascesa sociale nella Toscana dell'Ottocento*, Milano, Electa

FREIMARCK, P.

1989 *Die Dreigemeinde Hamburg-Altona-Wandsbek im 18. Jahrhundert als jüdisches Zentrum in Deutschland*, in HERZIG, 1989a: 191-208

FREVERT, Ute; KOCKA, Jürgen

1984 *La borghesia tedesca nel XIX secolo. Lo stato della ricerca*, in *Borghesie urbane dell'Ottocento*, 1984: 549-572

FRIGUGLIETTI, James

1978 *Albert Mathiez's Idea of Revolution and Revolutionary Terror*, in *Consortium on Revolutionary Europe*, 1978: 22-33

FUBINI, Guido

1974 *La condizione giuridica dell'ebraismo italiano dal periodo napoleonico alla Repubblica*, Firenze, La Nuova Italia

FUGIER, André

1970 *Napoleone e l'Italia*, Roma, Ente per la diffusione e l'educazione storica: 2 voll.

GABRIELE, Mariano

1969 *L'armamento italiano sulle rotte atlantiche nel secolo XIX (1800-1860)*, in *Les routes de l'Atlantique*, Paris, SEVPEN (Travaux du neuvième Colloque International d'Histoire Maritime, Seville, 24-30 Septembre 1967): 295-324

1972-1974 *I grandi porti italiani del secolo XIX*, in *Grandes escales*, 1972-74: III, pp. 55-72

GABRIELSSON, P.

1975 *Zur Entwicklung des bürgerlichen Garten- und Landhausbesitzes bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts*, in *Gärten, Landhäuser, Villen*, 1975: 11-18

GALLOIS, Johann Gustav

1853-1856 *Geschichte der Stadt Hamburg, nach der besten Quellen bearbeitet*, Hamburg, Tramburgs Erben: 3 voll.

1870 *Hamburgische Chronik von den ältesten Zeiten bis auf die Jetztzeit. Bd. IV: Von der Vollendung des Haupttreß 1713 bis zum grossen Brand im Mai 1842*, Hamburg, Grüning (2ª ediz.): 5 voll.

GARDEY, Philippe

1985 *Les négociants et les marchands bordelais au temps du Directoire, An III- An VIII*, Université de Bordeaux, (T.E.R. d'histoire)

Gärten, Landhäuser, Villen, 1975: *Gärten, Landhäuser, Villen des hamburgischen Bürgertums. Kunst, Kultur und Gesellschaft*, Hamburg, Sammlungen des Museums für hamburgische Geschichte

Gendarmes, 1975: *Les Gendarmes français à Hambourg, 1807-1814*, «Gendarmerie Nationale» n° 106: 37-40

GERBORE, Pietro

1963 *Un tedesco al servizio di Napoleone: Carlo Federico Reinhardt*, «Bollettino Italiano di studi napoleonici» n°5: 1-10

GIANFRANCHI, Maria

1974-1975 *Livorno dal 1790 al 1815*, Università di Firenze, Facoltà di Magistero (tesi di laurea, dattiloscritto)

GILLE, Bertrand

1965 *Histoire de la Maison Rothschild. Tome I: dès origines à 1848*, Genève, Droz

GIORGI, Emilio

1952 *Livorno sotto la minaccia di un bombardamento navale (ottobre 1793)*, «Rivista di Livorno»: 337-340

GIORGI, Grazia

1971/72 *I Francesi a Livorno dal 1796 al 1814*, Università di Pisa, Facoltà di Lingue, (tesi di laurea)

Gironde, 1981: *La Gironde de 1610 à nos jours. Questions diverses*, Paris, Imprimerie Nationale (Actes du 104. Congrès National de Sociétés Savantes, Bordeaux, 1979)

GIUBBILEI, Gabriello

1955 *Il porto franco e la grandezza commerciale di Livorno*, Livorno

GIUNTINI, Andrea

1991 *Leopoldo e il treno. Le ferrovie nel Granducato di Toscana, 1824-1860*, Napoli, ESI

GODECHOT, Jacques

1937 *Les commissaires aux armées sous le Directoire*, Paris: 2 voll.

1971 *Histoire Italie Moderne: 1770-1870. Le Risorgimento*, Paris, Hachette

1972 *L'industrialisation en Europe à l'époque révolutionnaire*, in *L'industrialisation*, 1972: 359-377

1985 *L'Europa e l'America all'epoca napoleonica (1800-1815)*, Milano, Mursia (Nuova Clío; 14)

1989 *Les institutions de la France sous la Restauration et l'Empire*, Paris, P.U.F. (1^a ed. 1951)

GOTTERI, Nicole; GRAUMANN, Sabine

1991 *Police et statistique à Hambourg en 1812*, «Revue Historique» n° 579: 81-118

GOZZINI, Giovanni

1985 *Le cento famiglie: patrizi e notabili fiorentini sotto Napoleone*, «Studi Storici» n° 2: 389-409

1989 *Firenze francese. Famiglie e mestieri ai primi dell'Ottocento*, Firenze, Ponte alle Grazie

Grandes Escales, 1972-1974: *Les Grandes Escales*, Bruxelles, Ed. de la Librairie Encyclopédique (Recueil de la Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions, XXXII-XXXIV): 3 voll.

GRASSI, Maria

1936-37 *Livorno e il blocco continentale*, (Tesi di Laurea)

1938 *Livorno durante il blocco continentale*, «Bollettino storico livornese»: 227-256

GRAUMANN, Sabine

1990 *Französische Verwaltung am Niederrhein: Das Roer-Departement 1798-1814*, Essen, Klartext

GRAUPE, Heinz Morsche (a cura di)

1973 *Die Statuten der drei Gemeinden Altona, Hamburg und Wandsbeck. Quellen zur Jüdischen Gemeindeorganisation im 17. und 18. Jahrhundert*, Hamburg, Christians: 2 voll.

GRIMM, Jacob; GRIMM, Wilhelm

1854-1954 *Deutsches Wörterbuch*, Leipzig, S. Hirzel: 16 voll.

GRISELLI, Camillo

1954 *Popolazione e traffico portuale dalle origini a oggi*, «Rivista di Livorno» f.V: 285-296

GRAUPE, Heinz Morsche (a cura di)

1973 *Die Statuten der drei Gemeinden Altona, Hamburg und Wandsbeck. Quellen zur Jüdischen Gemeindeorganisation im 17. und 18. Jahrhundert*, Hamburg, Christians: 2 voll.

GRIMM, Jacob; GRIMM, Wilhelm

1854-1954 *Deutsches Wörterbuch*, Leipzig, S. Hirzel: 16 voll.

GRISELLI, Camillo

1954 *Popolazione e traffico portuale dalle origini a oggi*, «Rivista di Livorno» f.V: 285-296

GUARNIERI, Gino

1931 *Il porto di Livorno e la sua funzione economica dalle origini ai nostri giorni*, Pisa, Cesari

1962 *Livorno marinara*, Livorno, Benvenuti e Cavaciocchi

1968 *Livorno e il suo mare sotto il ciclone bonapartista francese (1796-1814)*, Livorno, Debate

1969 *Livorno e la marina mercantile toscana sotto i Lorenesi. Dal Trattato di Vienna all'Unità d'Italia (1737-1860)*, Pisa, Giardini

GUILLAUME, Pierre

1965 *Essai sur la composition et la répartition de la fortune bordelaise au milieu du XIXe siècle d'après les déclarations de mutations après décès de l'année 1873*, «RHES» n°3: 321-362

HAEFCKE, Hans

1921 *Das Kontinentalsystem Napoleons: Ein Versuch, das Napoleonsproblem zu lösen*, «Deutsche revue» XLVI: 234-251

HALLE, Ernst von

1897 *Zur Geschichte des Maklerwesens in Hamburg*, Hamburg, Neue Börsehalle: IV-44

HALPERLIN, Jean Louis

1985 *La composition du corps législatif sous le Consulat et l'Empire: de la notabilité révolutionnaire à la notabilité impériale*, «Revue de l'Institut Napoléon» n° 144: 37-57

Hamburg um die Jahrhundertwende, 1900: Hamburg um die Jahrhundertwende 1800, Hamburg, Neue Börsehalle

Hansesstädte, 1912: Die Hansesstädte unter dem Kaiserreich Napoleons, Leipzig, (Aus vergilbten Pergamenten: 12)

HAUPT, Heinz-Gerhard

1993 *La Francia: una tradizione persa*, «Passato e presente»: 20-29

HAUSCHILD-THIESSEN, Renate

1974 *Hamburg um die Wende vom 18. zu 19. Jahrhundert. Tagebuchaufzeichnungen Ferdinand Benekes*, «Hamburgisches Geschichts- und Heimatblätter» Bd. 9, Heft 8: 181-207

1977 *In der belagerten Stadt. Tagebuchaufzeichnungen von Henriette Brock (1793-1860) aus dem Jahre 1814*, «Hamburgisches Geschichts- und Heimatblätter» 10, Heft 3: 45-68

HAUSCHILD-THIESSEN, Renate (a cura di)

1989 *Die Franzosenzeit, 1806-1814*, Hamburg, Behörde f. Schule u. Berufsbildung; Amt f. Schule

HAUSER, Henri

1931 *Une source d'histoire du commerce et de banques: les fonds de faillites*, «Annales d'Histoire Economique et Sociale»: 542-550

1985 *Recherches et documents sur l'histoire des prix en France de 1500 à 1800*, Paris, Les Presses Modernes (ristampa ediz. 1936)

HAYEM, Julien (a cura di)

1911-1929 *Memoires et documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie en France*, Paris, Hachette: 12 voll.

HEATON, Herbert

1941 *Non-Importation, 1806-1812*, «Journal of Economic History» 1:2: 178-198

HECKSCHER, Eli F.

1922 *The Continental System. An economic interpretation*, Oxford, The Clarendon Press

HEILS, Kirsten

1953 *Les rapports économiques franco-danois sous le Directoire, le Consulat et l'Empire. Contribution à l'étude du système continental*, Paris, Presse de la Cité

HEISE, Joh. A.

1887 *Nachrichten von der Familie Heise in Hamburg, Altona, Hammerich u. Lesser*

HENNINGER, W.

1990 *Les renouvellements du négoce bordelais sous la Restauration; l'exemple des maisons Bethmann et De Luze*, «Bulletin du Centre des Espaces Atlantiques» n°5: 77-126

HERFURTH, Helmuth

1936 *Die französische Fremdherrschaft und die Volksaufstände vom Frühjahr 1815 in Nordshannover*, Hildesheim u. Leipzig, A. Lax

HERLIHY, Patricia

1976 *Russian wheat and the port of Livorno, 1794-1865*, «The Journal of European Economic History» n°1: 45-68

HERTZ, Richard

1922 *Das Hamburger Seehandelshaus J. C. Godeffroy und Sohn, 1766-1879*, Hamburg, (Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte, IV)

HERZIG, Arno

1983 *Organisationsformen und Bewußtseinprozesse Hamburger Handwerker und Arbeiter in der Zeit 1790-1848*, in HERZIG, LANGEWIESCHE e SYWOTTEK, 1983: 95-108

1989b *Zwischen Reich und Revolution. Hamburg in den 90er Jahren*, in HERZIG, STEPHAN & WINTER, 1989: 153-176

HERZIG, Arno (a cura di)

1989a *Das Alte Hamburg (1500-1848/49)*, Berlin, D. Reimer (Hamburger Beiträge zur öffentlichen Wissenschaft; 5)

HERZIG, Arno; LANGEWIESCHE, Dieter; SYWOTTEK, Arnold (a cura di)

1983 *Arbeiter in Hamburg. Unterschichten, Arbeiter und Arbeiterbewegung seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert*, Hamburg, Verlag Erziehung und Wissenschaft

HERZIG, Arno; STÉPHAN Inge; WINTER Hans G. (a cura di)
1989 «*Sie und nicht Wir*»: *Die Französische Revolution und ihre Wirkung auf Norddeutschland und das Reich. Bd. I: Norddeutschland*, Hamburg, Dölling und Gallitz Verlag

HESKEL, A.

1904 *Ein Brief aus den ersten Monaten des Jahres 1813*, «Mitteilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte»: 449-464

1927 *Bürgermeister Ascan Wilh. Lutteroth Legat (22. September 1783 bis 20. Dezember 1867), zum Gedächtnis*, «Mitteilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte - Hamburgische Geschichts- und Heimatblätter»: 225-246

HEYDEN, Wilhelm

1908 *Bürgermeister Christian Daniel Benecke, 1768-1851*, «ZVHG» Bd. 12: 409-436

HIEKE, E.

1968 *Rob. M. Sloman jr.*, Hamburg, Hanseatischer Merkur

HIGOUNET, Charles (a cura di)

1971-1973 *Histoire de l'Aquitaine*, Toulouse, Privat: 2 voll.

1974 *La seigneurie et le vignoble de Chateau Latour. Histoire d'un grand cru du Médoc (XIV-XX siècles)*, Bordeaux, Fédération Historique du Sud-Ouest: 2 voll.

HILDEBRAND, Friedrich

1906 *Die hanseatischen Konferenzen im Herbst 1806*, Hildesheim, A. Lax (Beiträge für die Geschichte Niedersachsens und Westfalens: I Jg., 4 Heft)

HILL, Alette Olyn; HILL, Boyd H.

1980 *Marc Bloch and Comparative History*, «American Historical Review»: 828-846

HIPP, Karl Friderich

1832 *Denkschrift auf dem verstorbenen Bürgermeister Jo. D. Koch*, Hamburg, Meissner

HIRSCH, Jean Pierre

1975 *Les milieux du commerce, l'esprit du système et le pouvoir à la veille de la Révolution*, «Annales E.S.C.» XXX, n°6: 1337-1370

HIRSCH, Jean-Pierre

1991 *Les deux rêves du commerce. Entreprise et institution dans la région lilloise (1780-1860)*, Paris, E.H.E.S.S.

HITZIGRATH, Heinrich

1900 *Hamburg und die Kontinental Sperre*, in *Programme des Realgymnasium des Johanneums zu Hamburg*, Hamburg, Lütcke & Wulff: 1-30

1904 *Die Kompagnie der Merchants Adventures und die englische Kirchengemeinde in Hamburg, 1611-1835*, Hamburg, Kriebel

1905 *Hamburger Handel im 18. Jahrhundert*, «Hamburger Nachrichten» 22. Oktober

1914-1917 *recensione a VOGEL, 1913*, «ZVHG»: 135-140

HOENIGER, Robert

1905 *Die Kontinental Sperre und ihre Einwirkungen auf Deutschland*, «Volkswirtschaftliche Zeitfragen» Jg. 27, H. 3

1907 *Die Kontinental Sperre in ihrer geschichtlichen Bedeutung*, «Meereskunde» I, Hf. 5

HOLZMANN, Th.

1907 *Das spanische Militär in Hamburg, 1807-1808. Eine Säkular-Erinnerung*, Hamburg, Jürgensen u. Becker

HUBRECHT, Georges

1934 *Les colonies et le port de Bordeaux au XVIIIe siècle*, «Annales du droit et des sciences sociales» IV: 17-43

HUCK, Jürgen

1984 *Das Ende der Franzosenzeit in Hamburg. Quellen und Studien zur Belagerung und Befreiung von Hamburg, 1813-1814*, Hamburg, Ernst Kabel Verlag (Beiträge zur Geschichte Hamburgs: 24)

HUHN, Fred. Konrad

1952 *Die Handelbeziehungen zwischen Frankreich und Hamburg im 18. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Handelsverträge von 1716 und 1769*, Hamburg, (Diss. Phil.)

Industrialisation, 1972: *L'industrialisation en Europe au XIXe siècle. Cartographie et typologie*, Paris, C.N.R.S. (Actes du Colloque International des Sciences humaines, Lyon, 7-10 octobre 1970)

Influence de la Révolution, 1988: *L'influence de la Révolution française et du régime napoléonien sur la modernisation de l'Europe. VII: Le blocus continental*, I.U.E., Firenze (EUI Colloquium papers: DOC IUE 295/88 (COL 56)

Inglesi a Livorno, 1980: *Gli Inglesi a Livorno e all'Isola d'Elba (sec. XVII-XVIII)*, Livorno, Bastogi (Atti del Convegno di Studi, Portoferraio, 27-29/9/1979)

INNOCENTI, Piero

1968 *Il porto di Livorno*, Milano, Giuffré

JAACKS, Gisela

1975 *Landhausleben*, in *Gärten, Landhäuser, Villen*, 1975: 45-52

JARDIN, A.; TUDESQ, A.-J.

1973 *La France des notables, t.II: La vie des nations*, Paris, Seuil

JEANNIN, Pierre

1964 *Les comptes du Sund comme source pour la construction d'indices généraux de l'activité économique de l'Europe*, «Revue Historique» CCXXXI: 55-102; 307-340

1971 *Die Hansestädte im europäischen Handel des 18. Jahrhunderts*, «Hansische Geschichtsblätter»: 41-73

1975 *Les marchés du Nord dans le commerce français au XVIIIe siècle*, in LÉON, 1975: 47-73

1977 *Hamburg unter der Französischen Revolution*, Hamburg, Christians

1980 *Les pratiques commerciales des colonies marchandes étrangères dans les ports français (XVIe-XVIIIe siècle)*, in BUTEL & CULLEN, 1980: 9-16

1981 *Flottes marchandes et potentiel économique*, in *La Mer à l'époque Moderne*, (Colloque de l'Association des Historiens modernistes de l'Université de Paris (Paris, 1980); 5): 3-35

1987 *La clientèle étrangère de la maison Schröder et Schyler, de la Guerre de Sept Ans à la Guerre d'Indépendance*, «Bulletin du Centre d'histoire des Espaces Atlantiques» n°3: 21-85

JOCHMANN, Werner; LOOSE, Hans Dieter (a cura di)

1982 *Hamburg, Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner. Bd. I: Von den Anfängen bis zur Reichsgründung*, Hamburg, Hoffmann und Campe

JOHNSON, Douglas (a cura di)

1976 *French Society and the Revolution*, Cambridge, Cambridge U. P.

JOINVILLE, Pierre Victor de

1908 *Le commerce de Bordeaux au XVIIIe siècle*, Paris, Larose

1914 *L'armateur Balguerie-Stuttemberg et son oeuvre*, Paris, Champion

JOUANNET, F.

1837-1847 *Statistique du département de la Gironde*, Paris, Dupont: 3 voll.

JOULIA, Antoinette

1970 *Les institutions administratives des Départements Hanséatiques*, «RHMC» t. 17: 880-892

1980 *Ein französischer Verwaltungsbezirk in Deutschland: Das Oberems-Departement (1810-1813)*, «Osnabrücker Mitteilungen» Bd. 80: 23-102

JOURQUIN, Jacques

1986 *Dictionnaire analytique statistique et comparé des 26 maréchaux du 1er Empire*, «Revue de l'Institut Napoléon» n° 146 - numéro spécial

JOUVENEL, Bertrand de

1942 *Napoléon et l'économie dirigée: le blocus continental*, Paris/ Bruxelles, Ed. de la Toison d'Or

JULLIAN, Camille

1975 *Histoire de Bordeaux*, Marseille, (ristampa)

KANDEL, Sébastien

1989-90 *Les négociants bordelais sous la Restauration*, Bordeaux, Université de Bordeaux III (T.E.R. d'Histoire)

KEENE, Charles A.

1978 *American Shipping and Trade, 1798-1820: The Evidence from Leghorn*, «Journal of Economic History» n° 3: 681-700

KEGEL, Carl August Ludolph

1806 *Der Handel in Hamburg. Als Grundlage einer praktischen Darstellung des gegenwärtigen allgemeinen Handels-System*, Hamburg, auf Kosten des Verfassers: vol. I

KELLENBENZ, Hermann

1957 *Die wirtschaftsgeschichtliche Forschungsstelle e.V. in Hamburg und ihre Veröffentlichungen*, «Tradition, Zeitschrift für Firmengeschichte und Unternehmerbiographie»: 215-223

1964 *Der deutsche Aussenhandel gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts*, in LÜTGE, Friederich (a cura di) *Die wirtschaftliche Situation in Deutschland und Österreich um die Wende vom 18. und 19. Jahrhundert*, Stuttgart, Fischer (Forschungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte; VI): 4-60

1965 *Landesverkehr, Fluß- und Seeschiffahrt in Europäischen Handel (Spätmittelalter-Anfang des 19. Jahrhunderts)*, in Septième Colloque d'Histoire maritime in *Les grandes voies maritimes dans le monde, XV-XIX siècles*, Paris, SEVPEN (Rapports présentés au XIIe Congrès International, Vienne, 29 Août - 5 Septembre 1965): 65-173

1969 *Les allemands sur les routes de l'Atlantique*, in *Les routes de l'Atlantiques*, Paris, SEVPEN (IX Colloque International d'Histoire Maritime, Séville, 24-30 Sept. 1967): 163-205

1977a *Deutsche Wirtschaftsgeschichte*, München, Beck: Bd. I: Von den Anfängen bis zum Ende des 18. Jahrhunderts

1977b *Hansestädtisches Unternehmertum*, in FLOSSMANN, Ursula (a cura di) in *Rechtsgeschichte und Rechtsdogmatik*, Wien, Springer: 319-345

KELLENBENZ, Hermann; SCHNEIDER J. (a cura di)

1978 *Wirtschaftskräfte in der europäischen Expansion*, Stuttgart, Klett-Cotta (Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege, II: Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte; 5)

KENNEDY, Paul Michael

1976 *The rise and fall of British Naval Mastery*, London, Allen Lane

KIESSELBACH, G. A.

1901 *Die wirtschafts- und rechtsgeschichtliche Entwicklung der Seeversicherung in Hamburg*, Hamburg, Gräfe & Sillem

KIESSELBACH, Wilhelm

1850 *Die Kontinentalsperre in ihrer ökonomischen-politischen Bedeutung*, Stuttgart, J. G. Cotta

KLESSMANN, Eckart

1985 *Geschichte der Stadt Hamburg*, Hamburg, Hoffmann und Campe (5^a ediz.)

KLUG, Carl

1856-57 *Geschichte Lübecks während des Vereinigung mit dem französischen Kaiserreiche. 1811-1813*, Lübeck, v. Rohden: 2 voll (153+163 pp.)

KNORR, Martin

1979-1988 *Mit Druckform, Krapp und Indigo. Die Geschichte der Hamburger Zitzkattun- und Blaudruckerei vom Ende des 17. Jahrhundert bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts*. «Jahrbuch des Altersverein» (Hamburg): 24-47

KOCH, Rainer

1983 *Grundlagen bürgerlicher Herrschaft. Verfassungs- und sozialgeschichtliche Studien zur bürgerlichen Gesellschaft in Frankfurt am Main (1612-1866)*, Wiesbaden, Steiner

KOCKA, Jürgen

1989b *Probleme einer europäischen Geschichte im komparativer Absicht*, in KOCKA, Jürgen in *Geschichte und Aufklärung*, Göttingen, Vandenhoeck und Ruprecht: 21-28

1993 *I nuovi interrogativi della storiografia tedesca*, «Passato e presente»: 42-51

KOCKA, Jürgen (a cura di)

1988 *Bürgertum im XIX Jahrhundert: Deutschland im europäischen Vergleich*, München, Deutsch. Taschenbücher Verlag (Trad. parziale it., con saggio introduttivo di R. ROMANELLI: KOCKA, 1989a): 3 voll.

1989a *Le borghesie dell'Ottocento*, Venezia, Marsilio (traduz. parziale di KOCKA, 1988)

KOPITZSCH, Franklin

1981 *Hamburg zwischen Hauptreiß und Franzosenzeit - Bemerkungen zur Verfassung, Verwaltung und Sozialstruktur*, in RAUSCH, Wilhelm (a cura di) in *Die Städte Mitteleuropas im 17. und 18. Jahrhundert*, Linz/ Donau: 181-211

1982 *Zwischen Hauptreiß und Franzosenzeit, 1712-1806*, in JOCHMANN & LOOSE, 1982: 351-414

1990 *Grundzüge einer Sozialgeschichte der Aufklärung in Hamburg und Altona*, Hamburg, Verlag des Vereins für Hamburgische Geschichte (Beiträge zur Geschichte Hamburg; 21, 1^a ed. 1982)

KÖPPEN, Heinrich Ernst

- 1968 *Hamburgs Aussenhandel zur See 1750-1810 und die Entwicklung seines Überseehandels von 1814-1850*, Universität Köln, dattiloscritto, Seminar für Wirtschafts- und Sozialgeschichte (Diplomprüfung für Handelslehrer)
- 1973 *Die Handelsbeziehungen Hamburgs zu den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts*, Universität Köln, Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Fakultät (Dissertation z. Erlangung der Doktorwürde)

KOPPMANN, Karl (a cura di)

- 1885-86 *Aus Hamburgs Vergangenheit*, Hamburg/ Leipzig, L. Voß: 2 voll.

KÖSTLIN, Ernst Gottlieb

- 1814 *Hamburg unter französischer Herrschaft*, Weimar

KOWALEWSKI, Gustav

- 1913 *Die Aufgaben der hamburgischen Patriotischen Gesellschaft während der Franzosenzeit*, Hamburg, Lütcke & Wulff

KRAUS, Antje

- 1965 *Die Unterschichten Hamburgs in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts: Entstehung, Struktur und Lebensverhältnisse. Eine historisch-statistische Untersuchung*, Stuttgart, Fischer

KRAWEHL, Otto-Ernst

- 1977 *Hamburgs Schiffs- und Warenverkehr mit England und den Englischen Kolonien 1814-1860*, Köln/Wien, Böhlau (Forschungen zur internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte: 11)

KRESSE, Walter

- 1966 *Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte, 1765-1823*, Hamburg, Museum für Hamburgische Geschichte
- 1969 *Seeschiff-Verzeichnis der Hamburger Redereien, 1824-2888*, Hamburg, Museum für Hamburgische Geschichte: t. 1-III
- 1972 *Die Fahrtgebiete der Hamburger Handelsflotte, 1824-1888*, Hamburg, Museum für Hamburgische Geschichte
- 1975 *Die Hanseatische Rederei im 18. und 19. Jahrhundert*, «Hansische Geschichtsblätter»: 88-99

KRIEDTE, Peter

- 1980 *Spätfeudalismus und Handelskapital: Grundlinien der europäischen Wirtschaftsgeschichte vom 16. bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts*, Göttingen, Vandenhoeck und Ruprecht

KÜSTER, Christian Ludwig; PLAGEMANN, Volker

- 1984 *Ein Stadthaus an der Alster, ein Landhaus an der Elbe, ein Rittergut in Holstein*, in PLAGEMANN, 1984: 236-239

KUTZ, Martin

- 1969 *Die deutsch-britischen Handelsbeziehungen von 1790 bis zur Gründung des Zollvereins*, «VSWG»: 178-214
- 1974 *Deutschlands Aussenhandel von der Französischen Revolution bis zur Gründung des Zollvereins: eine statistische Untersuchung*, «VSWG - Beihefte 61»
- 1980 *Die Entwicklung des Außenhandels Mitteleuropas zwischen französischer Revolution und Wiener Kongreß*, «Geschichte und Gesellschaft» H. 4: 538-558

KUTZ, Martin (segue)

- 1986 *Aussenhandel und Krieg, 1789-1817. Eine quantitative Analyse der Aussenhandelbeziehungen in Europa und nach Übersee und der Strukturveränderungen des Aussenhandels durch Krieg und Wirtschaftskrieg*, in FISCHER, W.; MC INNIS, R. M.; SCHNEIDER, J. (a cura di) in *The Emergence of a World Economy, 1500-1914*, Stuttgart, Steiner (Papers of the IX International Congress of Economic History - Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte; 33): vol. I, pp. 199-277

LABROUSSE, Ernest

- 1943 *La crise de l'économie française à la fin de l'Ancien Régime et au début de la Révolution*, Paris, PUF
 1955 *Voies nouvelles vers une histoire de la bourgeoisie occidentale aux XVIIIe et XIXe siècles, 1700-1850*, in *Relazioni del IX Congresso di Scienze Storiche, Roma, 1955*, Firenze, Sansoni: IV, 365-396
 1984 *Esquisse du mouvement des prix et des revenus en France au XVIIIe siècle*, Paris, Ed. des Archives Contemporaines (2^a ristampa): 2 voll.

LACOUR-GAYET, Jacques

- 1950-1955 *Histoire du commerce*, Paris, Spid: 6 voll., vol. IV

LAMBERCY, Henry

- 1910 *Les grands négociants bordelais: Pierre Balguerie-Suttemberg (1779-1825)*, «Revue Economique de Bordeaux» n°134

LATREILLE, André

- 1974 *L'ère napoléonienne*, Paris, Colin

LAUFENBERG, Heinrich

- 1911-1931 *Geschichte der Arbeiterbewegung in Hamburg, Altona und Umgegend*, Hamburg, Auer (ristampa Berlin, Dietz Nachfolger, 1977): 2 voll.
 1913 *Hamburg und die französische Revolution*, Hamburg, Dubber

LEFEBVRE, Georges

- 1939 *Napoléon et le blocus continental*, «L'Europe Nouvelle» a. 22, n°1136, 18 novembre: 1266-1269
 1982 *Napoleone*, Bari, Laterza
 1987 *La Rivoluzione francese*, Bari, Laterza (postfazione a cura di D. Roche, 1^a ed. 1958)

LÉON, L.-A.

- 1920 *Une famille bordelaise pendant la Révolution*, «RPB»: 7-17; 78-88; 133-143

LÉON, Pierre

- 1974 *Structure du commerce extérieur et évolution industrielle de la France à la fin du XVIIIe siècle*, in *Conjoncture économique, structures sociales. Hommage à Ernest Labrousse*, Paris/ Le Haye, Mouton: 407-432

LÉON, Pierre (a cura di)

- 1975 *Aires et structures du commerce français au XVIIIe siècle*, Lyon, Centre d'Histoire Economique et Sociale de la Région Lyonnaise (Colloque National de l'Association française des Historiens économiques, Paris, C.N.R.S., 4-6 Oct. 1973)
 1979 *Storia economica e sociale del mondo. vol. III, Le Rivoluzioni, 1730-1840*, Bari, Laterza: 2 tomi

LEROUX, Alfred

- 1918 *La colonie germanique de Bordeaux*, Bordeaux, Feret: 2 voll.; tome I: de 1462 à 1870

LEVATI, Stefano

- 1992 *Da «Tencin» a banchieri. I Taccioli: l'ascesa economica e sociale di una famiglia di negozianti tra Ghiffa e Milano*, Intra, Banca Popolare di Intra
- 1993 *Negozianti e banchieri a Milano (titolo provvisorio)*, «Società e storia» n° 61: in corso di pubblicazione

LEVY-BRUHL, Henry

- 1933a *La noblesse en France et le commerce à la fin de l'Ancien Régime*, «RHMC» mai-juillet: 209-235
- 1933b *Histoire de la lettre de change en France aux XVII et XVIII siècles*, Paris, Sirey
- 1938 *Histoire juridique des sociétés de commerce en France aux XVIIIe et XIXe siècles*, Paris, Dumat Montchrétien

LEVY-LEBOYER, Maurice

- 1964 *Les banques européennes et l'industrialisation internationale dans la première moitié du XIXe siècle*, Paris, PUF
- 1968 *Le processus d'industrialisation au XIXe siècle: le cas de l'Angleterre et de la France*, «Revue Historique» XCII, t. 239: 281-298

LHÉRITIER, M.

- 1916 *L'administration municipale à Bordeaux sous le Consulat*, «RPB»: 1-15

LHÉRITIER, Michel

- 1912-1913 *Histoire des rapports de la Chambre de Commerce à Bordeaux avec les intendants, les Parlements et les jurats de 1705 à 1791*, «RHB»: 73-104; 192-205; 256-268, 328-345, 400-418 (1912); 56-70; 123-146 (1913)
- 1942 *La Révolution à Bordeaux*, Paris, PUF

L'HUILLIER, Fernand

- 1951 *Etude sur le blocus continental. La mise en vigueur des décrets de Trianon et de Fointanebleu dans le Grand-Duché de Berg*, Paris, PUF
- 1973 *Note sur Napoléon et les peuples de l'Europe d'après la correspondance de l'Empereur*, «Francia» I: 369-373

LIEBEL, Helen

- 1965 *Laissez-faire vs. Mercantilism. Hamburg and the Hamburg Bourgeoisie vs. Frederick the Great in the Crisis of 1763*, «VSWG» 52: 207-238

LINDEMANN, Mary E.

- 1983 *Unterschichten und Sozialpolitik in Hamburg, 1799-1814*, in HERZIG, LANGEWIESCHE & SYWOTTEK, 1983: 61-70
- 1989 *Producing policed man: poor relief, population policies and medical care in Hamburg, 1750-1806*, Ann Arbor - University Microfilm International
- 1990 *Patriots and Paupers: Hamburg, 1712-1830*, Oxford, Oxford University Press

LINGELBACH, W. E.

- 1918 *L'Angleterre et le commerce des neutres à l'époque napoléonienne et depuis*, «Revue des Etudes Napoléoniennes»: 129-155

Livorno, 1863: Livorno e il suo porto franco considerato nel passato, nel presente e nell'avvenire da un vecchio livornese socio dell'Accademia labronica, Firenze, Agostini

Livorno 1834, 1984: Livorno 1834: Il nuovo portofranco, una nuova città, Livorno, Associazione italiana documentazione marittima e navale

- Livorno e Pisa*, 1980: *Livorno e Pisa: due città e un territorio nella politica dei Medici*, vol. II: *Livorno: progetto e storia di una città*, Pisa, Nistri-Lischi: 2 voll.
- Livorno ed il Mediterraneo*, 1978: *Livorno ed il Mediterraneo nell'età medicea*, Livorno, Bastogi (Atti del Convegno, Livorno 23-25 settembre 1977)
- LLOYD, H. E.
 1813 *Hamburg, or a particular account of transactions which took place in that city during the first six month of the year 1813, and of the conduct of the French during their possession both before and after its being annexed to the French Empire*, London, Richardson
- LO ROMER, David G.
 1987 *Merchants and Reform in Livorno, 1814-1868*, Berkeley
- LOOSE, Hans Dieter
 1969 *Pläne für ein hanseatisches Elbe-Weser- Reich im Jahre 1810, Hamburger und Bremer Stellungnahmen zu den Möglichkeiten beidesstädtischer Herrschaft über das Herzogtum Bremen*, «ZVHG» n° 55: 189-203
 1986 *Nicolaus Johann Kirchof. Kaufmann, Senator und Gelehrter*, in LOOSE, H. D. (a cura di) in *Gelehrte in Hamburg im 18. und 19. Jahrhundert*, Hamburg, Hans Christians: 107-132
- LOUAISIL, Fernand
 1949 *Le blocus continental*, «L'information historique» XI, n°1: 32-35
- LOVIE, Jacques: PALLUEL, André
 1972 *L'épisode napoléonienne. Aspects extérieurs*, Paris, Ed. de Seuil (Nouvelle Histoire de la France contemporaine: 5)
- LUCAS, Colin
 1976 *Nobles, Bourgeois and the Origins of the French Revolution*, in JOHNSON, 1976 (1ª ediz.: «Past and Present», 1973): 88-131
- LUMBROSO, Alberto
 1894 *Napoleone I e l'Inghilterra. Saggio sulle origini del blocco continentale e sulle sue conseguenze economiche*, Roma, Mondes e Mendei
 1897 *Bibliografia del blocco continentale per servire alla storia della lotta economica tra la Francia e la Gran Bretagna fino alla caduta di Napoleone I*, Roma, Modes
- LUMBROSO, Giacomo
 1932 *I moti popolari contro i francesi alla fine del secolo XVIII*, Firenze, Le Monnier
- LÜTH, Erich
 1964 *Der Bankier und der Dichter*, «Der gute Tambour»
 1971 *G. W. A. Westphal Sohn & Co., G.m.b.H., 1796-1971*, Hamburg, Hans Christians
- LUZZATTO, Gino
 1950-52 *Storia economica dell'età moderna e contemporanea*, Padova, Cedam (3ª ed.): 2 voll.
- LYNCH, Thomas Joseph
 1984 *The free and hanseatic city of Hamburg and its free port. The city as international actor*, The American University

LYNDER, Frank

1964 *Spione in Hamburg und auf Helgoland. Neuentdeckte Geheimdokumente aus der napoleonischen Zeit*, Hamburg, Hoffmann und Campe

LYTTELTON, A.; PEZZINO, P.; SALVEMINI, B.; SCARAFFIA, L.

1989 *Élites, famiglie, strategie imprenditoriali: Macry e Banti sull'Ottocento italiano*, «Meridiana» n°6: 231-259

MACK, H.

1916 *Hamburg und die Hamburger im Jahre 1809. Briefe eines Braunschweigers*, «ZVHG»: 63-81

MACRY, Paolo

1985 *Notables, professions liberales, employés: la difficile identité des bourgeois italiennes dans la deuxième moitié du XIXe siècle*, «Mélanges de l'Ecole Française de Rome» n° 97-1: 341-359

1989 *Tra rendita e negozio. A proposito di borghesia urbana meridionali*, «Meridiana» n° 5: 61-75

MACRY, Paolo; ROMANELLI, Raffaele

1984 *Premessa*, in *Borghesia urbana dell'Ottocento, 1984*: 333-338

MADELIN, Louis

1937-52 *Histoire du Consulat et de l'Empire*, Paris, Tallandier: 15 voll. [ristampa Paris, Hachette, 1974-76]

MALINO, Frances

1978 *The Sephardic Jews of Bordeaux: Assimilation and Emancipation in Revolutionary and Napoleonic France*. Alabama, University of Alabama Press (Judaic studies; 7)

MALVEZIN, Théophile

1892 *Histoire du commerce de Bordeaux, depuis les origines jusqu'à nos jours. t.III: XVIIIe siècle; t.IV: XIXe siècle*, Bordeaux, Imprimerie Nouvelle A. Bellier et C.ie: 4 voll.

MANGIO, Carlo

1974 *Politica toscana e rivoluzione. Momenti di vita livornese*. Pisa, Pacini

1976 *La communauté juive de Livourne face à la Révolution française*, in BLUMENKRANZ, B.; SOBOUL, A. (a cura di) in *Les Juifs et la Révolution française*. Paris, E. Privat (Collection franco-judaica): 191-210

1978 *Commercio marittimo e reggenza lorenese in Toscana: provvedimenti legislativi e dibattiti*, «Rivista storica italiana» XC, f. IV: 898-938

1991 *I patrioti toscani fra «Repubblica Etrusca» e restaurazione*. Firenze, Olschki

MARCHI, Vittorio

1983 *Misteri a Livorno*, Livorno, Nuova Fortezza

MARHTALER, Hildegard von

1939 *Die Slomans. Geschichte einer Hamburger Rederei- und Kaufmannsfamilie*, Hamburg, Christians (2ª ed.)

1959 *Aus Alt Hamburger Senatorenhäusern. Familienschicksale im 18. und 19. Jahrhundert*, Hamburg, Christians

MARCO, Luc

1989 *Faillites et crises économiques en France au XIXe siècle*, «Annales» n° 2: 355-378

MARION, M.; BENZACAR, J.; CAUDRILLIER, G.

1911-12 *Département de la Gironde. Documents relatifs à la vente des biens nationaux pour le département de la Gironde*, Bordeaux, Cadoret: 2 voll.

MARION, Marcel

1908 *La vente des biens nationaux pendant la Révolution*, «RHB»: 22-31

1974 *La vente des biens nationaux pendant la Révolution, avec une étude spéciale des ventes dans les départements de la Gironde et du Cher*, Paris, Champion (ristampa ediz. 1908)

MARKOV, Walter

1971-1972 *Dalmazia e Illiria*, in *Colloquio internazionale, 1971-1972*: 309-314

MARMOTTAN, Paul

1896 *Le royaume d'Etrurie (1801-1807)*, Paris, Ollendorff

1900 *Documents sur le royaume d'Etrurie (1801-1807)*, Paris, E. Paul

MARTIN, G.

1908 *Les intendants de Guyenne au XVIIIe siècle, et les privilèges des vins bordelais*, «RHB»: 461-470

MARTIN, J.-C.

1980 *Le commerçant, la faillite et l'historien*, «Annales E.S.C.» n°5: 1251-1268

MARZAGALLI, Silvia

1987-1988 *Amburgo nell'età napoleonica: una città mercantile di fronte ai problemi del blocco e dell'occupazione*, Milano, Università degli Studi (tesi di laurea, dattiloscritto)

1991 *Amburgo in età napoleonica: aspetti e problemi di una città mercantile durante il blocco continentale*, «Ricerche storiche» n° 1: 35-67

1992 *Problemi di applicazione del blocco continentale nelle città portuali: il contrabbando a Livorno in età napoleonica*, «Società e storia» n° 55: 81-107

1993 *Les voyages de négociants bordelais à l'étranger à l'époque napoléonienne*, «Bulletin du Centre des Espaces Atlantiques» n° 6: in corso di pubblicazione

MASCI, Andreina

1940 *Livorno capoluogo del Mediterraneo*, «Bollettino storico livornese» IV: 83-112; 181-209

MASSALOUX, Jean Paul

1989 *La régie de l'enregistrement et des domaines aux XVIIIe et XIXe siècles. Etude historique*, Genève, Droz

MASSON, Paul

1904 *Ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui*, Paris, Hachette

MATHIES, Otto

1924 *Hamburgs Rederei, 1814-1914*, Hamburg, Friederichsen & Co.

MATTEONI, Dario

1985 *Livorno, Laterza*, Roma-Bari

MAUERSBERG, Hans

1960 *Wirtschafts- und Sozialgeschichte zentraleuropäischen Städte in neuer Zeit, dargestellt an den Beispielen von Basel, Frankfurt, Hamburg, Hannover und München*, Göttingen, Vandenhoeck und Ruprecht

MAUPASSANT, Jean de

1907 *Les corsaires à l'exposition de Bordeaux*, «RPB»: 358-380

1910 *Les armateurs bordelais au XVIIIe siècle: le procès du «Furet» et du «Décidé»*, «RPB»: 213-235

1913-1914 *Le corsaire la «Dorade» et l'affaire de la «Juliana», 1796-1798*, «RPB»: 275-288, 340-347 (1913); 176-186 (1914)

1917 *Balguerie junior contre Duntzfeld. Affaire de l'Antoinette, 1799-1800*, «RPB»: 25-36, 65-77, 124-143, 190-199, 227-240, 269-276

MAUREL, B.

1934 *Denis Couzard, bordelais (1746-1816)*, «RHB»: 160-167; 206-213

MAURO, Frédéric

1988 *Les ports comme entreprise économique. La dynamique socio économique*, in CAVACIOCCHI. 1988: 751-777

MAYER, Arno J.

1981 *The Persistence of the Old Regime: Europe to the Great War*, New York, Pantheon Books

Mc CUSKER, John J.

1985 *Bulletins de trafic et listes de navires: sources pour l'histoire économique du monde atlantique*, «Bulletin du centre d'histoire des espaces atlantiques» n°1: 22-26

MEAUDRE DE LAPOUYADE

1911 *Impression d'une allemande à Bordeaux en 1785*, «RHB»: 167-190; 253-270

1912 *Voyage d'un allemand à Bordeaux en 1801*, «RHB»: 164-181; 228-255

1928-1929 *Les Dirouard, bourgeois et marchands de Bordeaux (1475-1825)*, «RHB»: 161-176; 217-230 (1928); 30-40; 70-90; 123-139 (1929)

MEHNKE, Bernhard

1982 *Armut und Elend in Hamburg*, Hamburg, Ergebnisse Verlag

MEIGNEN, L.

1978 *Le commerce extérieur de la France à la fin de l'ancien régime: déficit apparent, prospérité réelle mais fragile*, «Revue Historique de Droit Français et Etranger» n° 4: 583-614

MEIGNEN, Louis

1980 *Note sur le commerce extérieur français après la chute du Premier Empire*, in *Hommages à Robert Besnier*, Paris, Société d'Histoire du Droit: 181-199

1984 *Les statistiques du IIIe bureau de la balance de commerce et le blocus continental. I*, «Rivista italiana di studi napoleonici» n°1-2: 79-106

MELLER, Pierre

1902 *Les familles protestantes de Bordeaux d'après les registres de l'état civil avant 1793*, Bordeaux, Crugy

1909 *Etat civil des familles bordelaises avant la Révolution; mariages*, Bordeaux, Impr. Castanet

MELVIN, Frank Edgar

1919 *Napoleon's Navigation System. A Study of Trade Control during the Continental Blockade*, New York, Appleton (reprint New York, Ams Press, 1970)

MENDUINI, Enrico

1975 *Due centri della democrazia toscana: Prato e Livorno nel 1847-49*, in *Francesco Domenico Guerrazzi nella storia politica e culturale del Risorgimento*, Firenze, Olschki: 211-220

MENKIS, Richard

1988 *The Gradis Family of Eighteenth Century Bordeaux: a social and economic study*, Brandeis University (Ph.D.)

MEYER, Jean

1969 *L'armement nantaise dans la deuxième moitié du XVIIIe siècle*, Paris, SEVPEN

1973 *Le commerce maritime français au XVIIIe siècle*, «L'information historique» XXXV, n°4: 177-182

1982 *Marchands et négociants allemands dans la France de l'Ouest aux XVIIe et XVIIIe siècles*, «Etudes Germaniques» n°2: 187-210

1984 *Le financement du commerce maritime français au XVIIIe siècle*, in *L'atlantique et ses rivages (1500-1800)*, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux (Actes du Colloque de 1983 de l'Association des Historiens Modernistes des Universités; Bulletin n°8): 51-75

1987 *Marines de guerre et économies sous l'ancien régime*, «Bulletin du Centre d'Histoire des Espaces atlantiques» n°3: 207-212

MEYER, Jean; LE GOFF, T. J. A.

jan-fev. 1971 *La construction navale en France dans la seconde moitié du XVIIIe siècle*, «Annales E.S.C.» XXVI, n°1: 173-185

MEYER, Jean; TARRADE, Jean; REY-GOLDZEIGUER, Annie; THOBIE, Jacques

1990-91 *Histoire coloniale de la France*, Paris, Colin: 2 voll.

MICHEL, Ersilio

1930 *Uno sconosciuto giornale livornese: «L'Amico della Patria» (1799)*, «Liburni civitas» f.1: 11-28

1936 *Napoleone a Livorno*, «Liburni civitas» f.1: 14-33

1939 *Giornali livornesi all'epoca francese (1808-1814)*, «Liburni civitas» ff. V-VI: 208-227

MIERZINSKY

1919 *Unter Franzosenherrschaft*, Hannover, Helwing (2^a ed.)

MILLER, Marion S.

1978 *Communes, Commerce and Coloni: International Division in Tuscany, 1830-1860*, «The Historical Journal» vol. XXI, n° 4: 837-861

MINECCIA, Francesco

1982 *Da fattoria granducale a comunità: Collesalveti, 1737-1861*, Napoli, ESI

1983 *Economia e società a Livorno durante la guerra dei Sette Anni attraverso alcune notazioni inedite di Stefano Bertolini*, «Ricerche storiche» n°1: 205-232

1985 *La vendita dei beni nazionali in Toscana: i dipartimenti dell'Ombrone e del Mediterraneo*, in TONGNARINI, 1985a: 511-550

1989 *Aspetti e questioni di storia della Toscana durante il periodo rivoluzionario e napoleonico*, «Ricerche storiche» n°2: 429-461

MISTLER, Jean

1968a *L'Allemagne sous Napoléon*, «Revue des deux mondes»: 232-246 (apparso anche col titolo: *Les Français à Hambourg*, in «La Revue de Paris», nov. 1969, pp. 33-44)

1973 *Hambourg sous l'occupation française. Observation au sujet du blocus continental*, «Francia»: 451-466

MISTLER, Jean (a cura di)

1968b *Napoléon et l'Empire. 1769-1815-1821*, Paris, Hachette: 2 voll.

MITCHELL, B. R.

1988 *British Historical Statistics*, Cambridge, University Press

- MOHRHENN, Werner
1928 *Helgoland zur Zeit der Kontinentalsperre*, Berlin, E. Ebering (Dissertation der Univ. Köln)
- MOLLER, Ulrich Philipp
1856 *Die Hamburgische Familie Moller*, Hamburg, Fabricius
- MOLTMANN, Günter
1989 *Hamburgs Öffnung nach Übersee im späten 18. und 19. Jahrhundert*, in HERZIG, 1989a: 51-71
- MÖNCKEBERG, Carl
1864 *Hamburg unter dem Drucke der Franzosen, 1806-1814. Historische Denkwürdigkeiten*, Hamburg, Nolte
1885 *Geschichte der Freien und Hansestadt Hamburg*, Hamburg, H. D. Persiehl (ristampa)
- MORI, Giorgio
1956 *Linee e momenti dello sviluppo della città, del porto e dei traffici di Livorno*, «La Regione - Rivista dell'Unione Regionale delle Province Toscane» n°12: 1-44
- MORI, Giorgio (a cura di)
1986 *La Toscana*, Torino, Einaudi (Storia d'Italia, Le Regioni dall'Unità ad Oggi)
- MORI, Renato
1947 *Il popolo toscano durante la Rivoluzione e l'occupazione francese*, «Archivio storico italiano»: 127-152
- MORINEAU, M.
1983 *Il commercio settecentesco tra Francia e Italia*, «Rivista storica italiana» f.2: 350-388
- MÖRING, Maria
1962a *Joh. Berenberg, Gossler & Co., Hamburg*, Hamburg, Christians
1962b *Die Hugonottenfamilie Godeffroy*, Hamburg, Verlag Hanseatischer Merkur (Hamburger Wirtschafts-Chronik; 12)
- MORONI, Andrea
1988 *L'opera politica di Neri Corsini durante il Regno d'Etruria*, «Rassegna storica toscana» n° 2: 225-248
- MOTTEK, Hans
1959-1964 *Wirtschaftsgeschichte Deutschlands. Ein Grundriss*, Berlin/ DDR, Deutscher Verlag der Wissenschaft: 2 voll., vol. I: Von der Zeit der Französischen Revolution bis zur Zeit des Bismarckschen Reichsgründung
- MUGGEO, V.
1978-79 *Aspetti di vita sociale e giudiziaria nel Dipartimento del Mediterraneo*, Pisa, Università di Pisa, Facoltà di Lingue e Letteratura Straniere (tesi di laurea, dattiloscritto)
- MÜLLER, Annamarie
1930 *Emdens Schifffahrt und Seehandel von der Besitzergreifung Ostfrieslands durch Preussen bis zur Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals, 1744-1899*, «Hansische Geschichtsbblätter» 55: 90-170; 1931, pp. 156-182

MÜLLER, Hartmut

- 1984 *Bremen und Frankreich zur Zeit des deutschen Bundes, 1815-1867*, Bremen, (Veröffentlichung des Staatsarchiv der freien Hansestadt Bremen; 50)
- 1990 «*On y boit des vins du Rhin, le commune peuple boit du vin de Bordeaux*»: *Bremen und Bordeaux im Zeitalter des Ancien Régime*, «Bremisches Jahrbuch» Band 69: 45-73

NAHRSTEDT, W.

- 1972 *Die Entstehung der Freizeit. Dargestellt am Beispiel Hamburgs. Ein Beitrag zur Strukturgeschichte und zur strukturgegeschichtlichen Grundlegung der Freiheitspädagogik*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht

Napoleone e l'Italia, 1973: *Atti del Convegno sul tema «Napoleone e l'Italia»*, Roma, Accademia Nazionale dei Lincei: 2 voll.

Napoléon et l'Europe, 1961: *Napoléon et l'Europe*, Paris, Brepols

NAQUET, Georges

- 1991 *La régie des droits d'enregistrement, du domaine et autres droits y réunis ou la naissance d'une administration fiscale moderne*, in *Etats, Finances et Economie*, 1991: 105-144

NIRRNHEIM, H.

- 1914 *Briefe von Peter Godeffroy und George Parish aus den Jahren 1813 und 1814*, «ZVHG» XVII: 115-170
- 1924 *Die Hamburgische Verfassungsfrage von 1814 bis 1848*, «ZVHG» XXV: 128-148

Notabili e funzionari, 1978: *Notabili e funzionari nell'Italia napoleonica*, «Quaderni storici» n° 37

OBST, Arthur

- 1913 *Die Hamburger Presse in der Franzosenzeit*, «ZVHG» XVIII: 170-196

Occupants, 1969: *Occupants occupés, 1792-1815*, Bruxelles, Université Libre de Bruxelles (Colloque de Bruxelles, 29-30 janvier 1968)

ODDY J. Jepson

- 1805 *European Commerce, Showing New and Secure Channels of Trade with the Continent of Europe [...] as well as the Trade of the Rivers Elbe, Weser and Ems*, London

O'REILLY, Patrice John

- 1863 *Histoire complète de Bordeaux*, Paris/ Bordeaux: 6 voll.

OSBURG, Wolf Rüdiger

- 1988 *Die Verwaltung Hamburgs in der Franzosenzeit, 1811-1814*, Frankfurt a.M./ Bern/ New York & Paris, P. Lang (Rechtshistorische Reihe: 66)

OTTO, Monika

- 1984 *Wirtschaft und Gesellschaft Hamburgs während der Kontinentalsperre*. Universität Hamburg (Magisterarbeit, dattiloscritto)

PALMER, Alan Warwick

- 1984 *An Encyclopaedia of Napoloen's Europe*, London, Weidenfeld & Nicolson

PANSINI, Giuseppe

- 1985 *I mutamenti nell'amministrazione della Toscana durante la dominazione napoleonica*, in TOGNARINI, 1985a: 553-579

PAPY, M.

1965 *Quelques fortunes bordelaises au milieu du XIXe siècle*, «RHES»: 192-221

PARDI, Giovanni

1918 *Disegno della storia demografica di Livorno*, «Archivio storico italiano»: 1-96

PARISET, François-Georges (a cura di)

1968 *Bordeaux au XVIIIe siècle*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest (Histoire de Bordeaux, par Ch. Higounet; V)

PARKER, Harold T.

1978 *The Annales Circle and the Marxist Interpretation*, in *Consortium on Revolutionary Europe, 1978*: 45-51

PARKINSON, Cyril Northcote (a cura di)

1948 *The Trade Winds: A Study of British Overseas Trade during the French Wars, 1793-1815*, London, Allen & Unwin

PASSERIN, Ettore

1951 *Un inedito saggio del Sismondi sui problemi dell'economia toscana all'inizio dell'occupazione francese del 1799*, «Rassegna storica del Risorgimento» f. III-IV: 547-562

PASSET, René

1954 *L'industrie dans la Généralité du Bordeaux sous l'intendant Tourny*, Bordeaux et Paris, Bière

PASTA, Renato

1981 *Alle origini del liberalismo toscano: il contributo di Giovanni Fabbroni, 1752-1822*, «Annali della Fondazione Luigi Einaudi» vol. XV: 179-243

PATEMANN, Reinhard

1973 *Die Beziehungen Bremens zu Frankreich bis zum Ende der Französischen Herrschaft 1813*, «Francia» I: 482-507

PAVANELLI, Giovanni

1984 *Cosimo Ridolfi e la Cassa di Risparmio di Firenze*, «Bollettino Storico Pisano»: 21-48

Pays, 1968: *Les pays sous domination française (1799-1814)*, Paris, Centre de documentation universitaire

PENA, Manuel de

1958 *Contribution à l'étude du commerce de Bordeaux avec l'Espagne au XVIIIe siècle*, «RHB»: 177-197

PERA, Francesco

1867 *Ricordi e biografie livornesi*, Livorno, Vigo

1877 *Appendice ai ricordi e biografie livornesi*, Livorno, Vannin

1888 *Curiosità livornesi inedite o rare*, Livorno, Tip. Giusti

1895 *Nuove biografie livornesi*, Livorno, Giusti

1899 *Nuove curiosità livornesi*, Firenze, Cenniniana

1906 *Quarta serie di nuove biografie livornesi*, Siena, Bernardino

1912 *Quinta serie di nuove biografie livornesi*, Firenze, Tip. Arcivescovile

PERROT, Jean Claude

1975 *Voies nouvelles pour l'histoire économique de la Révolution*, «Annales Historique de la Révolution Française» XLIII, n°219: 30-65

PERROT, Jean Claude

1977 *Urbanisme et commerce au XVIIIe siècle dans les ports de Nantes et de Bordeaux*, in *Villes et Campagnes, XVe-XXe siècles: 3. Rencontres franco-suisses (Lyon, 1976)*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon: 187-215

PESENDORFER, Franz

1986 *Ferdinando III e la Toscana in età napoleonica*, Firenze, Sansoni

PETERS, Max

1899 *Die Entwicklung der deutschen Rederei seit Beginn des 19. Jahrhunderts*, Jena: vol. I (vol. II = 1905)

PIERI, Piero

1922 *La restaurazione in Toscana (1814-1821)*, Pisa, F. Mariotti

PIETRO LEOPOLDO di Toscana

1969-1974 *Relazioni sul governo della Toscana*, Firenze, (a cura di A. SALVESTRINI): 3 voll.

PINAUD, Pierre François

1985 *L'administration civile des Pays annexes: Le personnel préfectoral en Toscane, 1808-1814*, in TOGNARINI, 1985a: 581-594

PINAUD, Pierre-François

1992 *Le istituzioni finanziarie dell'Italia napoleonica*, «Ricerche storiche» n°2: 343-354

PIOMBANTI

1892 *Compendio storico popolare della città di Livorno con una appendice sugli uomini illustri*. Livorno, Fabbreschi (ristampa anastatica Livorno, Liburnia, 1975)

PITOLLET, Camille

1919 *Hambourg sous la domination napoléonienne*, «Revue des Etudes Napoléoniennes» t. 16: 5-39

PLAGEMANN, Volker (a cura di)

1984 *Industriekultur in Hamburg. Des Deutschen Reiches Tor zur Welt*, München, Beck

POHL, Hans

1963 *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und dem spanischen Amerika in der Zeit von 1740 bis 1806*, Wiesbaden, F. Steiner (Vierteljahrschrift für Sozial und Wirtschaftsgeschichte: Beiheft 45)

1972-1974 *Die Hansestädte am Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts*, in *Grandes Escales, 1972-1974*: 51-54

POHL, Hans (a cura di)

1992 *Deutsche Börsengeschichte*, Frankfurt am Main, Fritz Knapp

POHL, Manfred

1986 *Hamburger Bankengeschichte*, Mainz, v. Hase u. Koehler

POISSON, Ch.

1932 *Les fournisseurs aux armées sous la Révolution française. Le Directoire des achats, 1792-1793: J. Bidermann, A. Cousin, Marx-Berr*, Paris, A. Margraff

POLSI, Alessandro

1985 *Une recherche sur le système bancaire italien au lendemain de l'Unité: 1860-1893*, «Mélanges de l'Ecole Française de Rome» n° 97-1: 413-421

POUSSOU, Jean-Pierre

- 1968 *Les structures démographiques et sociales*, in PARISET, 1968: 325-369
 1974 *Recherches sur l'immigration anglo-irlandaise à Bordeaux au XVIIIe siècle*, «RHB»: 163-179
 1983 *Bordeaux et le Sud-Ouest au XVIIIe siècle: Croissance économique et attraction urbaine*, Paris, E.H.E.S.S.
 1985 *Faut-il parler d'une autonomie des mouvements migratoires? L'exemple de Bordeaux à la fin du Premier Empire (1809-1813)*, in FRANÇOIS, Etienne in *Immigration et société urbaine en Europe occidentale, XVI-XXe siècle*, Paris, Ed. Recherche sur les Civilisations: 23-30
 1986 *Le développement de Bordeaux au XVIIIe siècle*, in BUTEL & CULLEN, 1986: 75-95

PRELL, Marianne

- 1898 [3^a ed.] *Erinnerung an der Franzosenzeit in Hamburg*, Hamburg, Herold (a cura di H.F. Benecke)

PRIGNITZ, Christoph

- 1981 *Vaterlandsliebe und Freiheit: deutscher Patriotismus von 1750-1850*, Wiesbaden

PRIOLO, Osvaldo

- 1967 *Operazioni finanziarie del re d'Etruria a Livorno*, «Rassegna di studi livornesi»: 13-27

PRUNAI, G.

- 1959 *L'ufficio di Sanità Marittima di Livorno: le sue trasformazioni e il suo archivio*, in *Studi in onore di Riccardo Filangieri*, Napoli, La Arte Tipografica: 3 voll., vol. II, pp. 485-501

PRUNS, Herbert

- 1972 *Zuckerrübenbau und Rübenzuckerfabrikation zur Zeit Napoleons in Hamburg und Umgebung*, «ZVHG» Band 58: 101-112

QUARANTOTTI, G.

- 1954 *Trieste e l'Istria nell'età napoleonica*, Firenze, Le Monnier

QUAZZA, G.

- 1948 *Classi, economia, politica al tramonto dell'età napoleonica*, «Critica sociale» 1 e 16 aprile: 181

Ragusa e Livorno, 1988: *Ragusa e Livorno: due porti nella civiltà del Mediterraneo tra '500 e '700. Mostra documentaria*, Livorno, Stamperia comunale

RAMBAUD, Alfred

- 1874 *L'Allemagne sous Napoléon Ier (1804-1811)*, Paris, Perrin (4^a ed.: 1897)

RAMBAUD, Jacques

- 1914 *L'esprit public dans le Sud-Ouest et l'entrée des Anglais à Bordeaux (1814)*, «RHB»: 225-245

RAPONI, N. (a cura di)

- 1981 *Dagli Stati preunitari d'antico regime all'unificazione. Istituzioni e società nella storia d'Italia*, Bologna, Il Mulino

RASCH, A.

- 1965 *American Trade in the Baltic, 1783-1807*, «The Scandinavian Economic History Review»: 31-64

REDEN-DOHNA, A. von (a cura di)

- 1979 *Deutschland und Italien im Zeitalter Napoleons. Deutsch-italienisches Historikertreffen, Mainz, 29 Mai-1 Juni 1975*, Wiesbaden, Steiner (Veröffentlichungen des Instituts für Europäische Geschichte Mainz; Beiheft 5)

Région, Nation, Europe, 1988: *Région, Nation, Europe: unité et diversité des processus sociaux et culturels de la Révolution française*, Paris, Les Belles Lettres (Annales littéraires de Besançon, n° 385)

RÉGNIER, Jacques-Léon

1907 *Les préfets du Consulat et de l'Empire*, Paris, Edition de la Nouvelle Revue

REICHARDT, R.; SCHMITT, E.

1985- *Handbuch politisch-sozialer Grundbegriffe in Frankreich 1680-1820*, München, Oldenburg: 13 voll.

REIMARUS, Johann Albert Heinrich

1809 *Klagen der Völker des Continents von Europa die Handelsperre betreffend. Ihren Fürsten dargestellt*, Hamburg

REINCKE, Heinrich

1919 *Aus dem Briefwechsel von Karl und Diederich Gries*, «ZVHG» Band XXIII: 226-277

1925 *Hamburg, ein Abriß der Stadtgeschichte von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Bremen, Friessen-Verlag

1951 *Hamburgs Bevölkerung*, in *Veröffentlichung aus dem Staatsarchiv Hamburg, Bd. III: Forschungen und Skizzen zur Geschichte Hamburgs*, Hamburg: 167-200

REINCKE, Heinrich (a cura di)

1939 *Hamburgs Weg zum Reich und in die Welt. Urkunden zur 750-Jahr-Feier des Hamburger Hafens*, Hamburg, Genzsch und Heyse

REMIGOLSKI, Peylet

1930 *Die Kontinentalperre in ihren Wirkungen auf Industrie und Handel*, Giessen, Dissertation

REPETTI, Emanuele

1833-1846 *Dizionario geografico fisico storico della Toscana, contenente la descrizione di tutti i luoghi del Granducato, Ducato di Lucca, Garfagnana e Lunigiana*, Firenze: 6 voll., vol. II: voce «Livorno», pp. 717-794

Révolution française, 1989: *La Révolution française et le développement du Capitalisme*, Arras, Revue du Nord (Collection historique de la Revue du Nord)

Révolution française, 1990: *Révolution française: essor ou blocage économique*, «Historiens et Géographes» n° 327 - numéro spécial

Révolution de 1789, 1989: *Révolution de 1789. Guerres et croissance économique*, «Revue économique» vol. 40, n°6: 927-1203 (numéro monographique)

RIBADIEU, Henry

1854 *Histoire maritime de Bordeaux. Aventures des corsaires et des grands navigateurs bordelais*, Bordeaux, Dupuy

RIBES, Eugène

1908 *La Cour Impériale de Hambourg, 1811-1814. Étude sur l'organisation judiciaire pendant la domination française en Allemagne sous Napoléon Ier*, Paris, Giard & Brière

RICCIARDIELLO, Antonio

1991 *Il mercato dei capitali nella Livorno lorenese (vicissitudini del credito e del commercio labronici viste attraverso la costituzione di una banca di sconto)*, «Studi livornesi» VI: 23-39

RICHARD, Guy

- 1958 *La noblesse commerçante à Bordeaux et à Nantes au XVIIIe siècle*, «L'information historique» XX, n°5: 185-190; 201
 1974 *Noblesse d'affaires au XVIIIe siècle*, Paris, A. Colin (Prisme)

RICHTER, Arwed

- 1892 *Das Hamburgische Amt Ritzebüttel und die Elbmündung in den Jahren 1795-1814. Beigegeben dem Bericht über das I. Schuljahr 1891-92 der staatlich höheren Bürgerschule mit Latein-Abteilung zu Cuxhaven, Cuxhaven, Richardson*

RIETBERGEN, Peter

- 1988 *Porto e Città, o Città-Porto? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano*, in CAVACIOCCHI, 1988: 615-624

RISALITI, R.

- 1978 *I rapporti commerciali fra la Russia e la Toscana (Livorno)*, «Archivio Storico Italiano» CXXXVI: 483-498

RIST, Johann Georg

- 1908 *Lebenserinnerungen*, Gotha, Fr. Perthes (Hg. von G. POEL, 3ª ed.): 2 voll.

RISTORI, R.

- 1963 *La Camera di Commercio e la Borsa di Firenze*, Firenze, Olschki

RÖHLK, Frauke

- 1973 *Schiffahrt und Handel zwischen Hamburg und den Niederlanden in den zweiten Hälfte des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts*, Wiesbaden, F. Steiner (VSWG - Beihefte 60): 2 voll.

ROMANELLI, Raffaele

- 1982 *Arno Mayer e la persistenza dell'ancien régime*, «Quaderni storici» n° 51: 1095-1102
 1985 *La bourgeoisie italiana entre modernité et tradition: ses rapports avec l'état après l'Unification*, «Mélanges de l'Ecole Française de Rome» n° 97-1: 303-323
 1986 *Nobiltà europee dell'Ottocento. In margine a un convegno di studi*, «Passato e presente» n° 2: 133-146
 1988 *Sullo studio delle borghesie ottocentesche*, in SIGNORELLI, Alfio (a cura di) in *Le borghesie dell'Ottocento*, Messina, Sicania: 9-43
 1989 *Borghesia/Bürgertum/Bourgeoisie. Itinerari europei di un concetto*, in KOCKA, 1989a: 69-94
 1991 *Political Debate, Social History, and the Italian Borghesia: Changing Perspectives in Historical Research*, «The Journal of Modern History» vol. 63, n° 4: 717-739
 1992 *Famiglia e patrimonio nei comportamenti della nobiltà borghese dell'Ottocento*, in FRATTARELLI FISCHER & LAZZARINI, 1992: 9-27

ROMANI, Luigi

- 1983 *Inglese a Livorno e all'Elba*, «Rivista Marittima» n° 5: 21-38

ROMANO, Ruggero

- 1957 *Documenti e prime considerazioni intorno alla «Balance de Commerce» della Francia dal 1716 al 1780*, in *Studi in onore di Armando Saporì*, 1957: II, 1265-1300
 1962 *Per una valutazione della flotta mercantile europea alla fine del sec. 18*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, Milano, Giuffrè: vol. V, pp. 573-591

RONCHETTI VITALONI, Mirella

- 1988 *La presenza dei ragusei da una fonte inedita: il «Giornale della città e del porto di Livorno» di Piero Bernardino Prato*, in *Ragusa e Livorno, 1988*

- RONCHI, Carla
1959-60 *Liberismo e protezionismo in Toscana prima del 1848*, «Studi Storici» n° 2: 244-284
- ROOSEN, Berend Karl
1905 *Geschichte unseres Hauses*, Hamburg, Rauhes Haus
- ROSENBAUM, Eduard; SCHERMAN, A. J.
1976 *Das Bankhaus Warburg & Co., 1798 -1938*, Hamburg, Christian Verlag
- ROSSI, Pietro (a cura di)
1990 *La storia comparata. Approcci e prospettive*, Milano, Mondadori
- ROUSSELOT, E.
1908 *Napoléon à Bordeaux*, «RHB»: 204-228; 281-304; 350-387; 428-454
- ROUSTIT, Y.
1956-59 *Raymond Durand, commerçant à Barcelone (1808-1814)*, «Estudios de Historia Moderna. Revue de la Faculté des Lettres de Barcelone» VI: 313-409
- RUDÉ, George
1985 *L'Europa rivoluzionaria, 1783-1815*, Bologna, Il Mulino (Biblioteca storica)
- RUDOLF, Philipp
1933 *Frankreich im Urteil der Hamburger Zeitschriften in den Jahren 1789-1810*, in *Hamburger Studien zu Volkstum und Kultur*, Hamburg, (Seminar für romanischen Sprachen und Kultur an der Hamburgischen Universität; 14)
- RUPP, Peter
1978 *Ein Kettenglied europäischer Marktflechtung um die Mitte des 18. Jahrhunderts: das Handelshaus Schröder & Schyler in Bordeaux nach dem Zeugnis seiner Korrespondenz*, in KELLENBENZ & SCHNEIDER, 1978: 575-588
- RUPPERT, Wolfgang
1981 *Bürgerlicher Wandel. Studien zur Herausbildung einer nationalen deutschen Kultur im 18. Jahrhundert*, Frankfurt a.M., Campus (Forschung; 194)
- RÜSCH, E.H.A.
s.d. [1913] *Hamburg in der Franzosenzeit. Zentenarschrift*, Hamburg, Agentur des Rahuen Hauses
- RYAN, A. N.
1959 *The Defence of British Trade with the Baltic, 1807-1813*, «The English Historical Review»: 443-466
1962 *Trade with the Enemy in the Scandinavian and Baltic Ports during the Napoleonic War: For and Against*, «Transactions of the Royal Historical Society»: 123-140
- SAITTA, A.
1972 *Appunti per una ricerca sui notabili nell'Italia napoleonica*, «Critica storica» n° 1: 53-71
- SALVESTRINI, A.
1985 *La Toscana tra due Imperi*, in TOGNARINI, 1985a: 51-78
- SCARAMELLA, Gino
1901 *Spirito pubblico, società segrete e polizia in Livorno dal 1815 al 1821*, Roma, Alighieri

SCARDOZZI, Mirella

- 1989 *Per l'analisi del ceto commerciale fiorentino nella prima metà dell'Ottocento*, «Quaderni Storici» n° 70: 235-268
- 1990 *Due libri recenti su Firenze in età napoleonica: qualche osservazione*, «Società e Storia» n° 48: 395-403
- 1991 *Le società commerciali fiorentine tra la Restaurazione e l'Unità*, «Quaderni storici» n° 77, f. 2: 451-489
- 1992 *Francesco Larderel, un imprenditore dell'Ottocento tra «centro» e «periferia» dello sviluppo*, in FRATTARELLI FISCHER & LAZZARINI, 1992: 28-47

SCHÄFER, Max

- 1914 *Bremen und die Kontinentalsperre*, «Hansische Geschichtsblätter» n°2: 413-462

SCHMACK, Kurt

- 1938 *J. C. Godeffroy & Sohn, Kaufleute zu Hamburg. Leistung und Schicksal eines Welthandelshauses*, Hamburg, Broschek

SCHMIDT, Charles

- 1905 *Le Grand-duché de Berg. Etude sur la domination française en Allemagne sous Napoléon Ier*, Paris, F. Alcan

SCHNEIDER, George H.

- 1970 *Hamburg's economic integration into the Second Reich*, New York University, Ph.D.

SCHNEIDER, Jürgen; SCHWARZER, Oskar; ZELFELDER, Friederich

- 1991 *Währungen der Welt I. Europäische und nordamerikanische Devisenkurse 1777-1914*, Stuttgart, Steiner (Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte): 3 voll.

SCHOWB D'HERICOURT, Jean

- 1975 *La maison Gradis de Bordeaux et ses chefs*, Argenteuil, chez l'Auteur

SCHRAMM, Percy Ernst

- 1943 *Hamburg, Deutschland und die Welt. Leistungen und Grenzen hanseatischen Bürgertums in der Zeit zwischen Napoleon I. und Bismarck. Ein Kapitel deutscher Geschichte*, Hamburg, Hoffmann u. Campe (2^a ed. 1953)
- 1949 *Kaufleute zu Haus und über See. Hamburgische Zeugnisse des 17., 18. und 19. Jahrhunderts, gesammelt und erläutert*, Hamburg, Hoffmann u. Campe
- 1957 *Hamburger Kaufleute in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts*, «Tradition, Zeitschrift für Firmengeschichte und Unternehmerbiographie»: 307-332
- 1959 *Kaufleute während der Besatzung, Krieg und Belagerung (1806-15). Der Hamburger Handel in der Franzosenzeit, dargestellt anhand von Firmen- und Familienpapieren*, «Tradition, Zeitschrift für Firmengeschichte und Unternehmerbiographie»: 1-22; 88-114
- 1964 *Neun Generationen. 300 Jahre deutscher «Kulturgeschichte» im Lichte der Schicksale einer Hamburger Bürgerfamilie, 1648-1948*, Göttingen, Vandenhoeck u. Ruprecht: 2 voll.
- 1966 *Hamburg: Ein Sonderfall in der Geschichte Deutschlands*, in *Hamburg, ein Sonderfall. Festschrift zum Kongreß der Lehrer und Erzieher in Hamburg, 1966*, Hamburg, Verlag der Gesellschaft d. Freunde d. vaterländischen Schul- u. Erziehungswesens: 9-24
- 1969 *Gewinn und Verlust. Die Geschichte der Hamburger Senatorenfamilien Jenquel und Luis, 16. bis 19. Jahrhundert. Zwei Beispiele für den wirtschaftlichen und sozialen Wandel in Norddeutschland*, Hamburg, Christians (Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte; 24)

Schröder & Schyler, 1989: *Schröder & Schyler: 250 ans d'histoire du vin de Bordeaux*, Bordeaux

SCHROEDER, Oktavio Rudolf

1865 *Erinnerung aus 1811. Niedergeschrieben 1865*, Hamburg, Th. Meißner

SCHÜES, Walter Georg

1954 *Die Hugonottenfamilie Texier-Poujol-Boué in Hamburg*, Hamburg

SCHULIM, Joseph J.

1978 *The Marxist Interpretation of the French Revolution: Some Observations*, in *Consortium on Revolutionary Europe, 1978*: 34-44

SCHUMANN, August

1805-1806 *Die Handlungen von Hamburg oder Beschreibung der Kaufmännischen und Manufaktur-Gewerbe, und zuverlässige Nachrichten von den Handelsanstalten, den Mützen, [...] u.s.w. dieser ersten Handelstadt von Deutschland; mit Angaben der Firmen aller Hamburgischen Kaufleute und Fabrikanten*, Leipzig: 3 voll.

SCHUMPETER, Elisabeth Boody

1960 *English Overseas Trade Statistics, 1697-1808*, Oxford

SCHWARTING, Albert C.

1936 *Die Verwaltungsorganisation Nordwestdeutschlands während der französischen Besatzungszeit, 1811-1813*, «Wirtschaftswissenschaftliche Gesellschaft zum Studiums Niedersachsen. Veröffentlichung. Beiträge 34»: 1-67

SCHWEBEL, Karl H.

1949 *Bremen unter französischer Herrschaft, 1810-1813*, Bremen, Fr. Trüjen

SÉE, Henry

1924 *Remarques sur l'évolution du capitalisme et les origines de la grande industrie*, «Revue de Syntèse Historique» t. 37: 46-67

1925 *Le grand commerce maritime et le commerce colonial dans leurs relations avec l'évolution du capitalisme (du XVI au XIX)*, «Revue de Syntèse Historique» t. XXXIX: 15-35

1929 *Le trafic d'un négociant armateur de Bordeaux aux Antilles (1751-58)*, in HAYEM, 1911-1929: 278-290

1933 *Le commerce de Bordeaux à l'époque napoléonienne d'après la correspondance d'Honorat Lainé*, «RHES» XXI: 37-50

1942 *Histoire économique de la France*, Paris: vol. II: Le consulat et l'Empire

1980 *L'évolution commerciale et industrielle de la France sous l'ancien régime*, Genève, Slatkine Reprints (riproduz. dell'ediz. Paris, Giard, 1925)

SEELIG, Geert

1900 *Die geschichtliche Entwicklung der hamburgischen Bürgerschaft und die hamburgischen Notablen*, Hamburg, Gräfe u. Sillem

1902 *Hamburgs Handelslage nach dem ersten Pariser Frieden*, «Annalen des Deutschen Reiches für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft» 1. Halbjahr: 688-696

SERCIA GIANFORMA, Anna

1986 *Dinamica demografica degli Ebrei di Livorno nella prima metà dell'Ottocento*, «Studi livornesi» vol.I: 65-84

SERRISTORI, Luigi

1837 *Statistica del Granducato di Toscana*, Firenze, Stamperia granducale

SERVIERES, Georges

- 1904 *L'Allemagne française sous Napoléon Ier d'après des documents inédits tirés des Archives Nationales et des Archives des Affaires Etrangères*, Paris, Perrin

SIEVEKING, G. Hermann

- 1908 *Aus der Familiengeschichte de Chapeaurouge und Sieveking, 1794-1806*, «ZVHG» Bd. 12: 207-234
 1916 *Aus der Geschichte der Familien Gabe und Schwartz*, «ZVHG» Bd. 21: 168-202

SIEVEKING, Heinrich

- 1907 *Der Hamburgische Syndicus Karl Sieveking (1787-1847). Ein Lebensbild aus der Zeit der Erneuerung des hansischen Selbstständigkeit*, «Hansische Geschichtsblätter»: 341-389
 1912 *Das Handelshaus Voght und Sieveking*, «ZVHG» Bd. 17: 54-128
 1913 *Georg Heinrich Sieveking. Lebensbild eines hamburgischen Kaufmanns aus dem Zeitalter der französischen Revolution*, Berlin, Curtius
 1919 *Zum 300. Jahrestag der Gründung der Hamburger Bank*, «ZVHG» Bd. 23
 1923-28 *Karl Sieveking (1787-1847). Lebensbild eines hamburgischen Diplomaten aus dem Zeitalter der Romantik. Teil I: Die Ausbildung*, Hamburg, Alsterverlag: 3 voll.
 1933 *Die Hamburger Bank 1619-1875*, in *Festschrift der Hamburgischen Universität Werner von Melle zum 80. Geburtstag*, Hamburg, Geschäftsstelle der Hamburgische Universität: 21-110

SILLEM, Wilhelm

- 1887 *Hamburgische Kaufmanns-Lehrkontrakte aus dem 18. Jahrhundert*, «Hansische Geschichtsblätter»: 141-145
 1908 *Genealogie der Familie Sillem*, Leipzig, Hesse u. Becker

SIMSCH, A.

- 1987 *Wirtschaft und Wirtschaftspolitik in Rußland unter den Bedingungen der britisch-französischen Blockade und Gegenblockade, 1797-1812*, in ARETIN & RITTER, 1987: 255-263

SINGEN, Egon

- 1916 *Die Entstehung der hamburgischen Stadtanleihen, 1801-1857*, «ZVHG»: 1-62

SLOMAN, Robert Miles

- 1899 *Einige Aufzeichnungen aus dem jugendlichen Geschäftsleben meines Vaters in Antwerpen und Tönning, 1801 bis 1807*, o.O.

SOBOUL, Albert

- 1969 *La Révolution française dans l'histoire du monde contemporain: étude comparative*, «L'information historique» XXXI, n°3: 107-124
 1970-1983 *La civilisation et la Révolution française. t.III: La France napoléonienne*, Paris, Arthaud (Les grandes civilisations): 3 voll.
 1971-1972 *L'Italie jacobine et napoléonienne ou «la révolution agraire manquée»*, in *Colloquio internazionale, 1971-1972*: 45-63
 1973 *Le 1er Empire (1804-1815)*, Paris, P.U.F. (Que sais-je?)

SOETBEER, Adolph

- 1840-46 *Über Hamburgs Handel*, Hamburg, Hoffmann und Campe: 3 voll.
 1855 *Beiträge und Materialien zur Beurteilung von Geld- und Bankfragen*, Hamburg, Voigt

SONNINO, Guido

- 1909 *Saggio sulle industrie, marina e commercio in Livorno sotto i primi due lorenesi (1737-1790)*, Cortona, Alari
- 1937a *Gli Ebrei a Livorno nell'ultimo decennio del secolo XVIII*, «Rassegna Mensile d'Israel» n° 1-2: 22-55
- 1937b *Sentimenti e moti antifrancesi a Livorno*, «BSL» f. II: 115-165
- 1938 *Il generale Miollis a Livorno (1799-1808)*, «Liburni Civitas» f. I: 17-38

SOREL, Albert

- 1885-1904 *L'Europe et la Révolution française*, Paris: 8 voll., vol.7: Le blocus continental. Le Grand Empire. 1806-1812

SPADONI, Ugo

- 1949 *La crisi economica del 1810 a Livorno*, «L'indicatore livornese» n° 19, 19 marzo: 4
- 1980 *L'incontro di Richard Cobden con i commercianti livornesi*, in *Gli Inglesi a Livorno*, 1980: 47-55

SPANNEL, F.

- 1957 *Les éléments de la fortune des grands notables marseillais au début du XIXe siècle*, «Provence historique» VII, n°28: 95-130

Statistik, 1869-71: Statistik des hamburgischen Staats, Heft 2. u. 3, Hamburg, O. Meissner

STEIN, Hans-Conrad

- 1985 *Der Grundbesitz der vermögenden Lübecker und Hamburger Oberschichten im 16. bis 18. Jahrhundert*, «Zeitung des Vereins für Lübeckische Geschichte»: 87-117

STEIN, Hans-Konrad

- 1978 *Interessenkonflikte zwischen Großkaufleuten, Handelskammer und Senat in der Frage des Zollanschlusses Hamburgs an das Reich, 1866-1881*, «ZVHG» Band 64: 55-89

STEIN, Robert

- 1980 *The French Sugar Business in the Eighteenth Century: A Quantitative Study*, «Business History» vol. 22, n°1: 3-17

STEINBERG, S.H.

- 1964 *The Correspondent of the «Times» in Hamburg-Altona in 1807*, in *Festschrift Percy Ernst Schramm zu seinem 70. Geburtstag von Schülern und Freunden zugeeignet*, Wiesbaden, Fr. Steiner: 2 voll., vol. II: 26-47

STERPOS, Daniele

- 1977 *Le strade di grande comunicazione nella Toscana verso il 1790*, Firenze, Sansoni

STREICHER, Tatjana Rebecca

- 1989 *Die Situation der Hamburger Juden während der Franzosenzeit*, Hamburg, Universität Hamburg, FB Geschichtswiss., Mag.-Schr.

Studi in memoria di Federigo Melis, 1978: Studi in memoria di Federigo Melis, Napoli, Giannini: 4 voll.

Studi in onore di Armando Saporì, 1957: Studi in onore di Armando Saporì, Milano, Istituto Editoriale Cisalpino: vol. 2

Studi napoleonici, 1969: Studi napoleonici. Atti del I e II Congresso Internazionale, Portoferraio, 3-7 maggio 1962; 3-6 maggio 1965, Firenze, Olschki

SZAJKOWSKI, Zòsa

1970 *Notes autobiographiques d'un armateur bordelais, Salomon Lopès Dubec*, «RHB»: 93-110

Tableau 1814: *Tableau de la situation où se trouvait le département de la Gironde à l'époque du 12 mars*, Bordeaux: 24 pp.

TACEL, Max

1961 *La place de l'Italie dans l'économie impériale de 1806 à 1814*, in *Napoléon et l'Europe, 1961*: 13-39

TARLE, Evgenij V.

1926 *Napoléon Ier et les instituts économiques de la France*, «Revue des Etudes Napoléoniennes»: 117-137

TARLE, Evgenij Viktorovic

1913 *Continentalnaia blokada*, Mosca: (appendici documentarie in francese e inglese)

1914 *Deutsch-französische Wirtschaftsbeziehungen zur napoleonischen Zeit*, «Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich» 2. Heft: 143-202

1950 *La vita economica dell'Italia nell'età napoleonica*, Torino, Einaudi (Paris, 1928)

TARRADE, Jean

1972 *Le commerce colonial de la France à la fin de l'ancien régime: l'évolution du régime de l'Exclusif de 1763 à 1789*, Paris, P.U.F.: 2 voll.

TAYLOR, G. V.

1964 *Types of capitalism in 18th century France*, «English History Review»: 478-497

TESDORPF, Oscar L.

1889 *Geldverluste des Kaufmanns B. A. Limpricht in Altona in den Jahren 1809-1811*, «Mitteilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte»: 339-341

THEDENS, Detlef

1905 *Die Wirkung der Elbe-blockade vor 100-Jahren auf die Herzogtümer Schleswig-Holstein und die Hansestädte*, «Belletristisch-Literarische Beilage des Hamburger Nachrichten» n° 36 [n° 37]: 2

THÉSÉE, François

1972 *Négociants bordelais et colons de Saint-Domingue: liasons d'habitation. La maison Hanry Romberg, Bapst et C. ie, 1783-1793*, Paris, Société française d'Histoire d'Outre-Mer

THIMME, Friedrich

1893-95 *Die inneren Zustände des Kurfürstentums Hannover unter der französisch-westfälischen Herrschaft, 1806-1813*, Hannover, Hahn: 2 voll.

TILLY, R.

1989 *Comportamento ed etica imprenditoriale. Inizi di una cultura borghese nella Germania del XIX secolo*, in KOCKA, 1989a: 325-356

TIRELLI, Vito (a cura di)

1986 *Il principato napoleonico dei Baciocchi (1805-1814): riforma dello Stato e società*, Lucca, Pacini Fazzi

TOAFF, Renzo

1972 *Livorno comunità sefardita*, «Rassegna Mensile d'Israele»: 203-209

TOGNARINI, Ivan

1985b *Il quadro politico*, in TOGNARINI, 1985a: 19-26

TOGNARINI, Ivan (a cura di)

- 1975 *Rivoluzione e rivoluzionari in Toscana (1790-1801)*, «Ricerche storiche» n° 2: 511-538
 1985a *La Toscana nell'età rivoluzionaria e napoleonica*, Napoli, ESI

TOTTI, Silvana

- 1973 *La sottoprefettura di Grosseto in epoca napoleonica*, «Bollettino della Società storica maremmana» vol. 27: 67-124

Toscana, 1962: *La Toscana nell'Italia Unita, 1861-1945*, Firenze, Unione regionale della provincia toscana

Toscana, 1981: *La Toscana nell'età rivoluzionaria e napoleonica. Fonti e problemi di interpretazione.*, «Anazetesis» f. IV-V: 74-129

TOUSSAINT, Auguste

- 1951 *Early American Trade with Mauritius, 1778-1811*, «Essex Institute Historical Collection» 87:4: 373-387
 1967 *La route des Iles. Contribution à l'histoire maritime des Mascareignes*, Paris, SEVPEN
 1977 *L'étonnante carrière du corsaire bordelais Jacques François Perroud*, «RHB»: 99-124
 1978 *La course française dans l'Océan Indien au XVIII siècle*, in *Studi in onore di Federigo Melis, 1978*: IV, 571-585

TREUSCH, Fritz

- 1904 *Hamburg in der Franzosenzeit*, «Belletristisch-Literarische Beilage des Hamburger Nachrichten» n° 35 u. 36: 2-3

TULARD, Jean

- 1970 *L'Historiographie napoléonienne française au XIXe siècle*, «Rivista Italiana di Studi Napoleonici» n° 3: 165-176
 1973 *Atlas administratif de l'Empire français d'après l'atlas rédigé par ordre du Duc de Feltre en 1812*, Genève, Droz
 1982 *Le grand Empire*, Paris, Albin Michel (L'Évolution de l'Humanité)
 1985 *Joseph Fievée, conseiller secret de Napoléon*, Paris, Fayard
 1987 *Napoléon où le mythe du sauveur*, Paris, Fayard

TULARD, Jean (a cura di)

- 1989 *Dictionnaire Napoléon*, Paris, Fayard (2ª ed. ampliata; 1ª ed.: 1987)

TULARD, Jean; FAYARD, J. Fr.; FERRO, Alfred

- 1987 *Histoire et Dictionnaire de la Révolution française, 1789-1799*, Paris, Laffont

TURI, Gabriele

- 1969 *Viva Maria. La reazione alle riforme leopoldine, 1790-1799*, Firenze, Olschki

VALSECCHI, Franco

- 1973 *La questione italiana nella diplomazia napoleonica*, in *Atti del Convegno sul tema «Napoleone e l'Italia»*, 1973: I, pp. 25-37

VAUTHIER, G.

- 1913 *Notes sur les relations commerciales entre la France et les Etats Unis de 1789 à 1815*, in HAYEM, 1911-1929: 91-106

VENTURI, Franco

- 1969 *Settecento riformatore*, Torino, Einaudi

VIANELLO, C.

1940 *Le finanze e il commercio toscano da Pietro Leopoldo al Regno d'Etruria*, «Rivista di storia economica»: 111-125

VIARD, Paul

1926 *Les consequences économiques du blocus continental en Ille-et-Vilaine*, «Revue des Etudes Napoléoniennes»: 52-67; 138-149

VIDALENC, Jean

1954 *La vie économique des départements méditerranéens pendant le 1er Empire*, «RHMC»: 164-198

1970 *Les notables des départements hanséatiques*, «RHMC» t. 17: 777-792

1971 *Une source d'histoire économique et sociale: les passports. Problèmes d'utilisation, limites et lacunes*, «Bulletin de la section d'histoire moderne et contemporaine» f. 8: 187-202

1973 *Les «départements hanséatiques» et l'administration napoléonienne*, «Francia» I: 414-450

VIENNET, Odette

1947a *Napoléon et l'industrie française. La crise de 1810-11*, Paris, Plon

1947b *Une enquête économique dans la France impériale. Le voyage du Hambourgeois Philippe André Nemnich (1809)*, Paris, Plon

VIGNOLS, L.

1927 *La course maritime: ses conséquences économiques, sociales et internationales*, «RHES»: 196-230

VIGO, Pietro

1903 *Nelson a Livorno. Episodio della guerra tra Francia ed Inghilterra sul finire del secolo XVIII. Monografia storica*, Siena, Tip. Bernardino

VILES, Perry

1964-5 *The shipping interest of Bordeaux, 1774-1793*, Harvard University (Ph.D., unpublished)

VILLANI, Pasquale

1971-1972. *Qualche aspetto dell'economia italiana nell'età napoleonica*, in *Colloquio internazionale, 1971-1972*: 13-44

1978 *L'Italia napoleonica*, Napoli, Guida

1986 *L'età francese in Italia*, in TIRELLI, 1986: 31-40

VILLARI, R.

1976 *L'economia degli Stati italiani dal 1815 al 1848*, in *Nuove questioni di storia del Risorgimento e dell'Unità d'Italia*, Milano, Marzorati: 2 voll., vol. II, pp. 607-648

Ville de Bordeaux, 1903-1904: Ville de Bordeaux. Une siècle d'administration, 1800-1900, Bordeaux, G. Delmas: 3 voll. (Finances; Octroi; Graphiques)

Villes et territoires, 1987: Villes et territoires pendant la période napoléonienne (France et Italie), Rome, Ecole Française (Actes du Colloque organisé par l'Ecole Française de Rome e l'Assessorato della Cultura de Rome, Rome, 3-5 mai 1984)

VILLENEUVE, R.

1960 *Le financement de l'industrie sucrière en France entre 1815 et 1848*, «RHES» vol. 38, n°3: 285-319

VILLERS, Charles de

1814 *Constitutions des trois villes libres anséatiques, Lubeck, Brême, Hambourg*, Leipzig, Brockhaus

VINCENZINI, E.

1987 *La Nazione ed il consolato olandese nella Livorno granducale*, «Rivista di Livorno» n° 11-12: 62-65

VOGEL, Walther

1913 *Die Hansestädte und die Kontinentalsperre*, München u. Leipzig, Humblot (Pfungstblätter des hansischen Geschichtsvereins; IX)

1949 *Die deutschen als Seefahrer. Kurze Geschichte des deutschen Seehandels und Seeverkehrs von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Hamburg, Hoffmann und Campe

1956 *Handelskonjunkturen und Wirtschaftskrisen in ihrer Auswirkung auf den Seehandel der Hansestädte 1560-1806*, «Hansische Geschichtsblätter»: 50-64

VONDERHEYDEN, Maurice

1920 *Le voyage à la Chine d'un commerçant bordelais à la fin du XVIIIe siècle [Jean Etienne Balguerie] d'après une relation manuscrite*, «R.P.B.»: 174-188

VOVARD, André

1913 *Les gardes d'honneur de la Gironde (1813)*, «RPB»: 169-190

VOVELLE, M.

1956 *Problèmes méthodologiques posés par l'utilisation des sources de l'enregistrement dans une étude de structure sociale*, «Bulletin de la Section d'histoire moderne et contemporaine» f. 3: 49-106

WAHL, Adalbert

1914 *Hamburg und die europäische Politik im Zeitalter Napoleons*, in *Hamburg in der Franzosenzeit. Drei Festvorträge im Jubiläumsjahr 1813*, Hamburg, Gräfe & Sillem: 77-90

WALTERS, Philip G.; WALTERS Raymond, jr.

1944 *The American Career of David Parish*, «The Journal of Economic History» IV, n°2: 149-166

WEDEKIND, Anton Christian

1812 *Jahrbuch für die hanseatischen Departements, insbesondere für das Departement der Elbmündungen*, Hamburg, Fr. Perthes

WEHLER, Hans-Ulrich

1987 *Deutsche Gesellschaftsgeschichte*, München, Beck: 2 voll.; vol. I: Vom Feudalismus des Alten Reiches bis zur defensiven Modernisierung der Reformära, 1700-1815

1989 *Wirtschaftlicher Wandel in Deutschland, 1789-1815*, in BERDING, FRANÇOIS & ULLMANN, 1989: 100-120

WESTINGHOUSE, Aubrey

1981-1982 *La Corte Criminale nel Dipartimento del Mediterraneo*, Università di Urbino, Facoltà di Giurisprudenza (tesi di laurea, dattiloscritto)

WISKEMANN, Erwin

1929 *Hamburg und die Welthandelspolitik von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Hamburg, Friedrichsen, de Gruyter & Co.

WOEVRE, Jacques

1915-1916 *Les industries de guerre à Bordeaux pendant la Révolution*, «RHB»: p. 241-252 (1915); p. 37-45; 88-97 (1916)

WOHLWILL, Adolf

- 1875 *Reinhard als französischer Gesandter in Hamburg und die Neutralitätsbestrebungen der Hansestädte in den Jahren 1795-1797*, «Hansische Geschichtsblätter»: 53-121
- 1878 *Verhandlungen über den Anschluß der Hansestädte an den Rheinbund*, «Mitteilungen des Vereins für hamburgische Geschichte» n° 1: 84-88
- 1883a *Die Hansestädte und der preussisch-französische Vertrag vom 5. August 1796*, «Hansische Geschichtsblätter»: 171-172
- 1883b *Frankreich und Norddeutschland von 1795 bis 1800*, «Historische Zeitschrift» Bd. 51: 385-433
- 1883c *Napoleon und die Hansestädte im Herbst 1809*, «ZVHG» Bd. 7: 65-88
- 1883d *Zu den Verhandlungen über den Eintritt der Hansestädte in den Rheinbund*, «ZVHG» Bd. 7: 599-620
- 1885 *Die Entführung des britischen Geschäftsträger Rumbold aus seinem Landhause bei Hamburg, 1804*, in KOPPMANN, 1985-86: 1-25
- 1886 *Die Hansestädte beim Untergang des alten Deutschen Reiches*, in *Historische Aufsätze an Georg Waitz gewidmet*, Hannover, Hann'sche Buchhandlung: 585-611
- 1889 *Fernere Actenstücke zur Rumbold'schen Angelegenheiten*, «ZVHG» Bd. 8: 192-208
- 1900 *Hamburgs Beziehungen zu dem auswärtigen Mächten*, in *Hamburg um die Jahrhundertwende 1800, 1900*: 89-106
- 1904 *Hamburg im Todesjahre Schillers*, in *Jahrbuch der Hamburgischen Wissenschaftlichen Anstalten*; Bd. III: *Wissenschaftliche Beilagen*, Hamburg, (22. Jahrgang): 1-63
- 1906a *Zur Erinnerung an die hanseatischen Konferenzen vom Herbst 1806*, «Hansische Geschichtsblätter»: 327-335
- 1906b *Zur Geschichte der Hansestädte im Zeitalter der französischen Revolution und Napoleons I.*, «Hansische Geschichtsblätter»: 245-269
- 1909a *Karl von Villier und die Hansestädte, insbesondere während der Hamburger Konferenzen vom Herbst 1809*, «Hansische Geschichtsblätter»: 483-507
- 1909b *Zur Geschichte des Justizwesens in Hamburg während der Franzosenzeit mit besonderer Berücksichtigung des Präsidenten De Serre*, «ZVHG» Bd. 14: 333-354
- 1910 *Weitere Mitteilungen über die Beziehungen von Charles de Villier zu den Hansestädten*, «Hansische Geschichtsblätter»: 293-299
- 1914 *Neuere Geschichte der Freien und Hansestadt Hamburg, 1789-1815*, Gotha, F.A. Perthes

WOLFF, Jacques

- 1992 *Le financier Ouvrard (1770-1846): l'argent et la politique*, Paris, Tallandier

WOOLF, Stuart

- 1981 *Il Risorgimento italiano*, Torino, Einaudi: 2 voll.
- 1985a *Introduction*, in TOGNARINI, 1985a: 15-16
- 1985b *Economy and Finances in Tuscany in the Revolutionary-Napoleonic Period*, in TOGNARINI, 1985a: 27-37
- 1988 *Porca miseria: poveri e assistenza nell'età moderna*, Roma/Bari, Laterza
- 1989 *L'impact de l'occupation française sur l'économie italienne (1796-1815)*, in *Révolution de 1789, 1989*: 1097-1117
- 1990a *Napoleone e la conquista dell'Europa*, Bari-Roma, Laterza

WOOLF, Stuart J.

- 1990b *The Mediterranean Economy during the Napoleonic Wars*, in AERTS & CROUZET, 1990: 114-121

WORONOFF, Denis

- 1984 *L'industrie siderurgique en France pendant la Révolution et l'Empire*, Paris, E.H.E.S.S.
- janv. 1971 *Aux origines d'un développement manqué. Les bourgeoisies immobilières du Sud-Ouest*, «Politique aujourd'hui»: 19-32

ZAGHI, Carlo

1969 *Napoleone e l'Italia*, in *Studi napoleonici*, 1969: 239-278

1971-1972 *Proprietà e classe dirigente nell'Italia giacobina e napoleonica*, in *Colloquio internazionale*, 1971-1972: 105-220

ZANGHERI, Renato

1979-1980 *Gli anni francesi in Italia: le nuove condizioni della proprietà*, «Annuario dell'Istituto storico italiano per l'età moderna e contemporanea» vol. XXXI-XXXII: 5-32

ZERRES, Michael Peter

1977 *Die Wächselplätze. Eine Untersuchung der Organisation und Technik des interregionalen und internationalen Zahlungsverkehrs Deutschlands in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, Zürich/Frankfurt a.M., Thun, H. Deutsch

ZIMMERMANN, M.

1983 *Antijudischer Sozialprotest? Protesten von Unter- und Mittelschichten, 1819-1835*, in HERZIG, LANGEWIESCHE e SYWOTTEK, 1983: 89-95

ZOBI, A.

1850-52 *Storia civile della Toscana*, Firenze, Nolini: 5 voll.

ZUCCAGNI ORLANDINI, Atilio

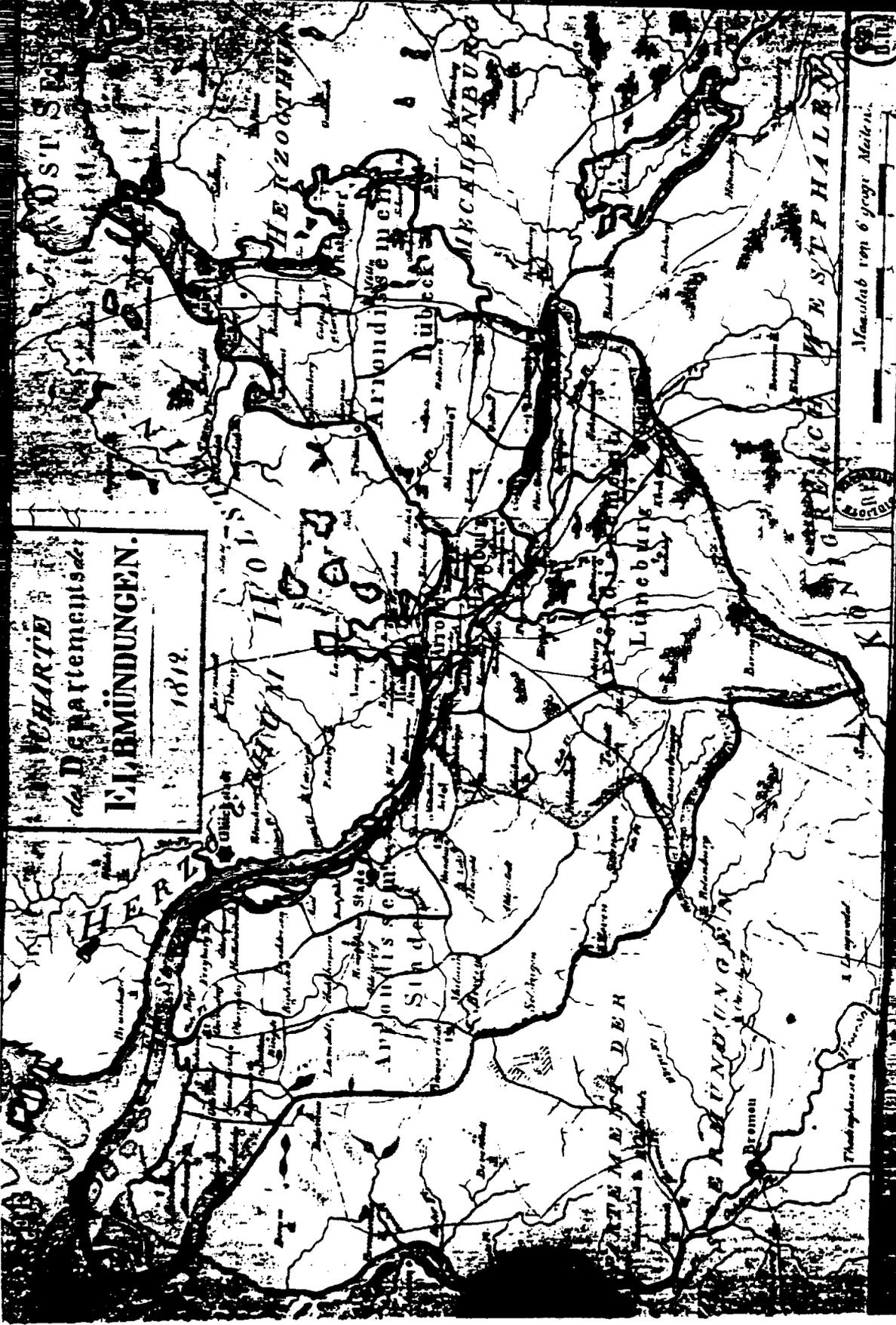
1974 *Atlante geografico, fisico e storico del Granducato di Toscana*, Firenze, Bemporad Marzocco (ristampa anastatica della 1ª ediz., 1832)

ZUNKER, Detlef

1983 *Hamburg in der Franzosenzeit*, Hamburg, Ergebnisse Verlag (Ergebnisse; 23)

150

KARTE
 des Departements der
ELB-MÜNDUNGEN.
 1818.

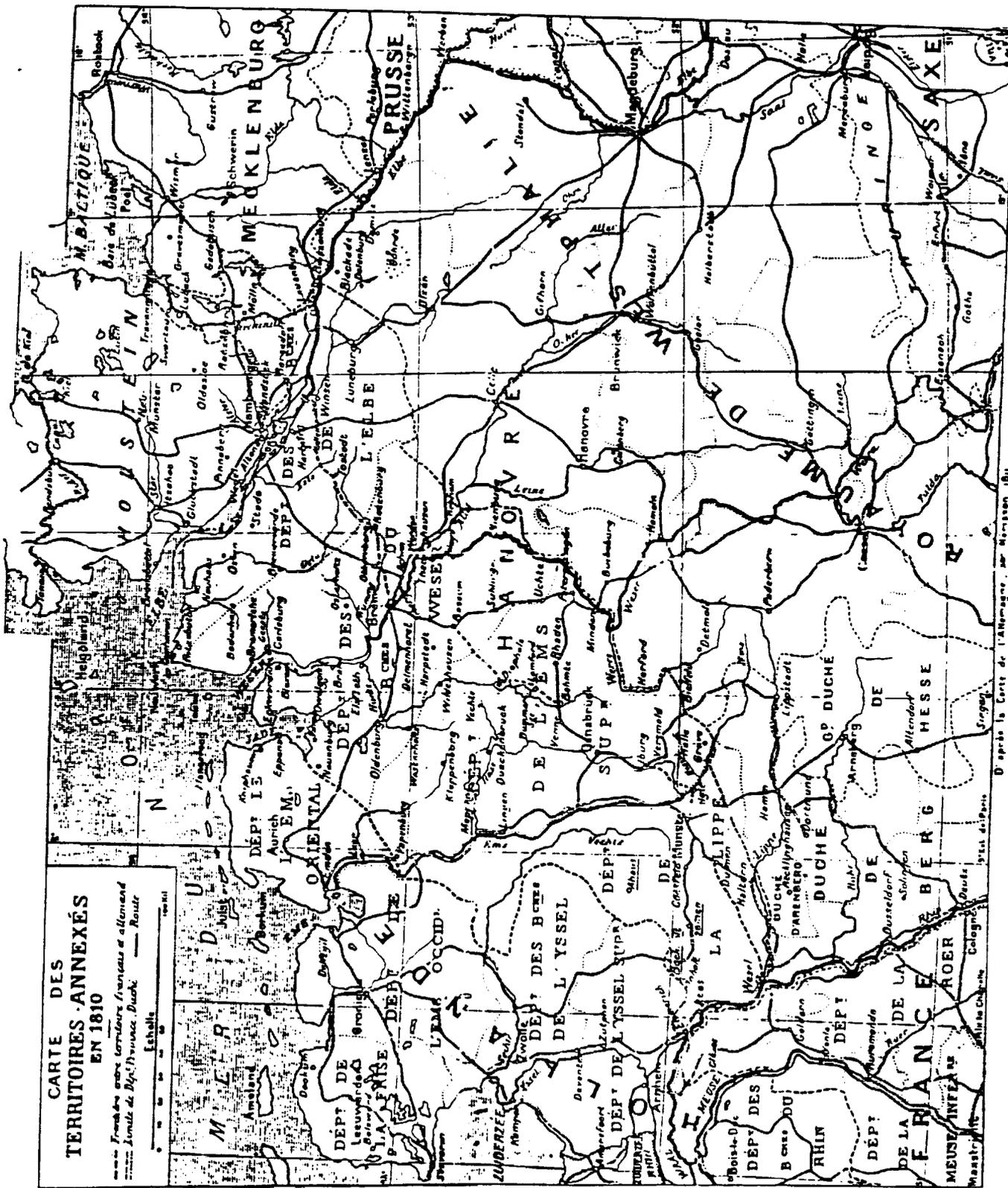


Masstab von 6 geogr. Meilen.

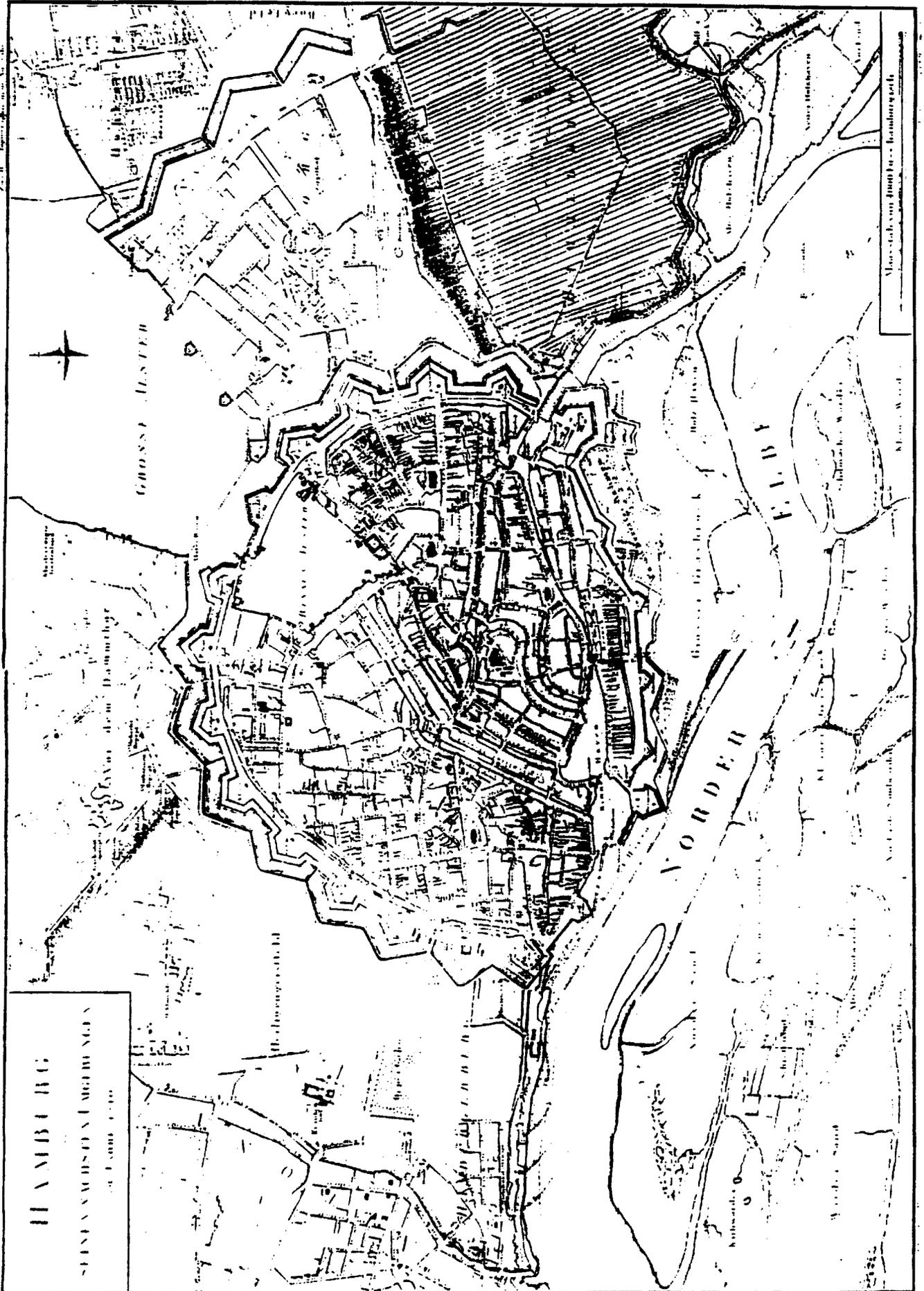


GUD

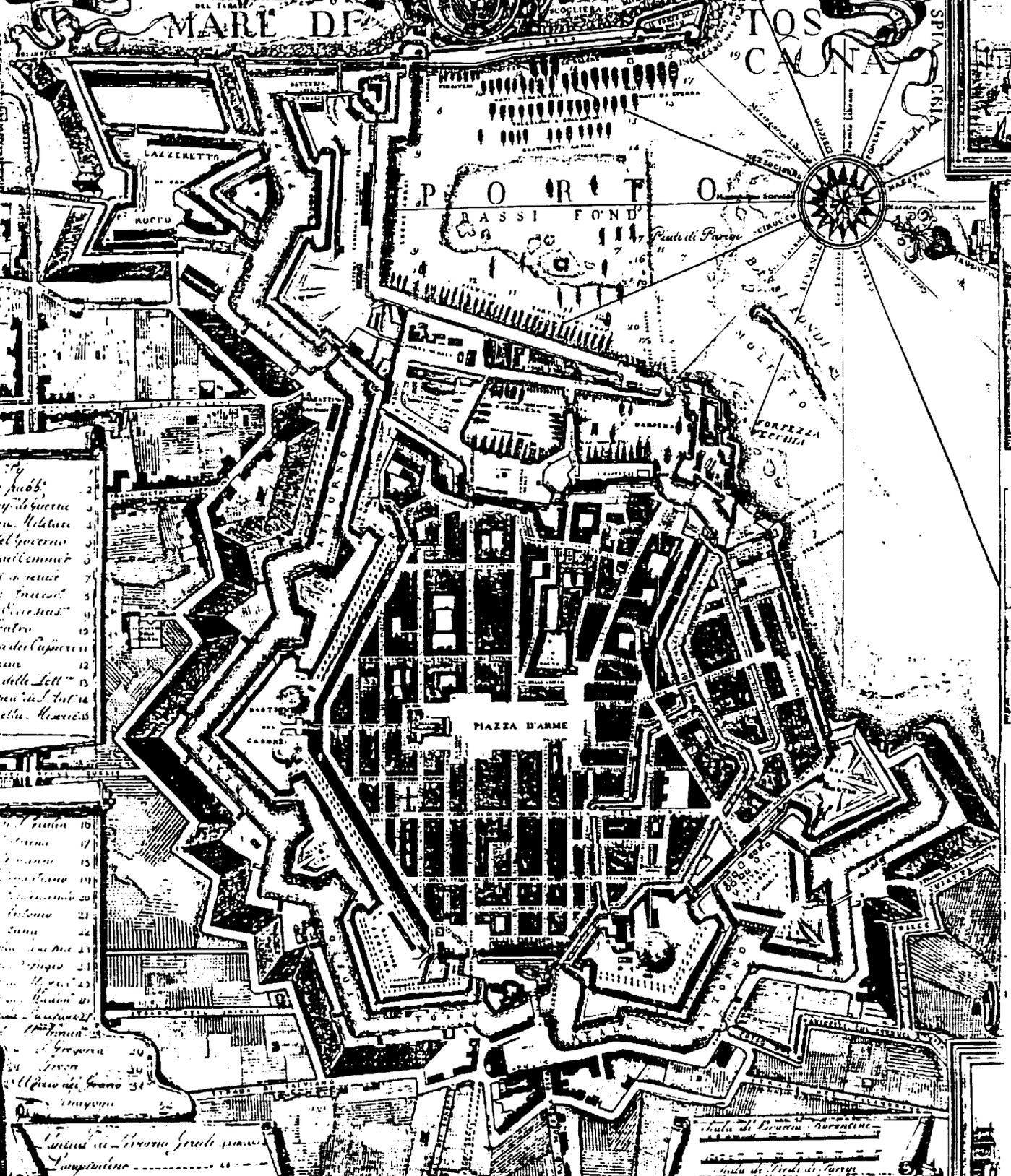
Verlag von G. Neumann, Neudamm in der Nähe von Berlin ist mit einem Stamme von Departement-Grenzen (mit Kreis-Grenzen) versehen.



da: SERVIERES. L'Allemagne française, cit.



Quantità della Città, Forti, e Torrioni
di Napoli, di d'Angelo di Brancia, e d'Alvaresca del 1714
di Napoli, di d'Angelo di Brancia, e d'Alvaresca del 1714
di Napoli, di d'Angelo di Brancia, e d'Alvaresca del 1714



1. Pubb.
2. uff. di guerra
3. uff. di marina
4. uff. di governo
5. uff. di commercio
6. uff. di sanità
7. uff. di giustizia
8. uff. di finanze
9. uff. di polizia
10. uff. di educazione
11. uff. di beneficenza
12. uff. di cultura
13. uff. di scienze
14. uff. di lettere
15. uff. di arti
16. uff. di industria
17. uff. di commercio
18. uff. di finanze
19. uff. di polizia
20. uff. di educazione
21. uff. di beneficenza
22. uff. di cultura
23. uff. di scienze
24. uff. di lettere
25. uff. di arti
26. uff. di industria
27. uff. di commercio
28. uff. di finanze
29. uff. di polizia
30. uff. di educazione
31. uff. di beneficenza
32. uff. di cultura
33. uff. di scienze
34. uff. di lettere
35. uff. di arti
36. uff. di industria
37. uff. di commercio
38. uff. di finanze
39. uff. di polizia
40. uff. di educazione
41. uff. di beneficenza
42. uff. di cultura
43. uff. di scienze
44. uff. di lettere
45. uff. di arti
46. uff. di industria
47. uff. di commercio
48. uff. di finanze
49. uff. di polizia
50. uff. di educazione
51. uff. di beneficenza
52. uff. di cultura
53. uff. di scienze
54. uff. di lettere
55. uff. di arti
56. uff. di industria
57. uff. di commercio
58. uff. di finanze
59. uff. di polizia
60. uff. di educazione
61. uff. di beneficenza
62. uff. di cultura
63. uff. di scienze
64. uff. di lettere
65. uff. di arti
66. uff. di industria
67. uff. di commercio
68. uff. di finanze
69. uff. di polizia
70. uff. di educazione
71. uff. di beneficenza
72. uff. di cultura
73. uff. di scienze
74. uff. di lettere
75. uff. di arti
76. uff. di industria
77. uff. di commercio
78. uff. di finanze
79. uff. di polizia
80. uff. di educazione
81. uff. di beneficenza
82. uff. di cultura
83. uff. di scienze
84. uff. di lettere
85. uff. di arti
86. uff. di industria
87. uff. di commercio
88. uff. di finanze
89. uff. di polizia
90. uff. di educazione
91. uff. di beneficenza
92. uff. di cultura
93. uff. di scienze
94. uff. di lettere
95. uff. di arti
96. uff. di industria
97. uff. di commercio
98. uff. di finanze
99. uff. di polizia
100. uff. di educazione

Consiglio Regio
sull'arte di Napoli
Consiglio Regio
sull'arte di Napoli
Consiglio Regio
sull'arte di Napoli

