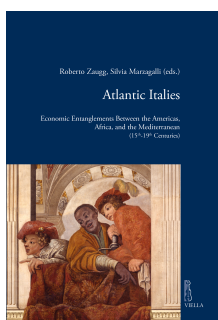


IX, 2026/2

Roberto Zaugg, Silvia Marzagalli (edd)

## Atlantic Italies

Recensito da: Irene Fattacciu



**Curatori:** Roberto Zaugg, Silvia Marzagalli

**Titolo:** Atlantic Italies. Economic Entanglements Between the Americas, Africa, and the Mediterranean (15th-19th Centuries)

**Luogo:** Roma

**Editore:** Viella

**Anno:** 2025

**Pagine:** 564

**ISBN:** 9791254693803

**URL:** [link all'opera](https://aro-isig.fbk.eu/issues/2026/2/atlantic-italies-irene-fattacciu/)

**RECENSORE** Irene Fattacciu

### Come citare

I. Fattacciu, recensione a Roberto Zaugg, Silvia Marzagalli (edd), *Atlantic Italies. Economic Entanglements Between the Americas, Africa, and the Mediterranean (15th-19th Centuries)*, Roma, Viella, 2025, in: ARO, IX, 2026, 2, URL <https://aro-isig.fbk.eu/issues/2026/2/atlantic-italies-irene-fattacciu/>

*Atlantic Italies* si apre lontano dal periodo della prima età moderna, sulle acque del Lago Michigan. Nel luglio del 1933 la squadriglia di idrovolanti di Italo Balbo atterrò a Chicago, dove il ministro fascista inaugurò un monumento a Colombo e fu incoronato *chief flying eagle* da Daniel Black Horn, un dignitario Oglala Lakota che era sopravvissuto a Wounded Knee e aveva attraversato l'Atlantico più volte dello stesso aviatore (p. 14).

Questa scena ci introduce in maniera più che efficace al problema attorno al quale è costruito l'intero libro. Secondo Zaugg e Marzagalli, il nazionalismo Otto-novecentesco ha intessuto un filo artificiale che collega, senza soluzione di continuità, Colombo ai voli transatlantici, cancellando la complessità dei “secoli dimenticati” tra questi due momenti. Questo volume documenta invece ampiamente quanto, sebbene nessuno Stato italiano dell'età moderna abbia mai posseduto territori oltre lo Stretto di Gibilterra, i legami tra la penisola italiana, le Americhe e le coste dell'Africa occidentale e centro-occidentale siano stati tanto diversi quanto persistenti. Recuperarli, senza trasformarli nell'ennesima epopea nazionale, è il compito che il libro si prefigge.

Questo volume collettaneo è il risultato di una rete di ricerca costituitasi per la prima volta in occasione del congresso ENIUGH a Budapest (2017), consolidata attraverso successivi incontri e un progetto omonimo del Fondo Nazionale Svizzero per la Ricerca Scientifica diretto da Roberto Zaugg (2018-2023).<sup>[1]</sup> Il volume è costituito da una lunga introduzione e da ventuno studi, che coprono un arco cronologico che va dal XV secolo alla metà dell'Ottocento, con due indici analitici (di nomi e compagnie, di luoghi, popoli, lingue e affiliazioni religiose) che ne migliorano notevolmente la fruibilità.

L'introduzione, ottanta pagine fittamente annotate, è la prima sintesi del campo e ne fisserà a lungo i termini. Il rifiuto di aggiungere un "Atlantico italiano" ai numerosi Atlantici definiti in chiave nazionale e imperiale presenti nella letteratura, insieme all'utilizzo del plurale *Itali*, si fonda sulla proposta di una prospettiva transimperiale, sulla duplice base del fatto che le relazioni atlantiche collegavano anche i conglomerati imperiali ad aree che né esercitavano né subivano il dominio imperiale, e che gli sviluppi all'interno degli imperi non possono essere compresi senza i fili transfrontalieri intessuti da attori, merci e conoscenze. Prendendo a modello la storiografia che negli ultimi due decenni ha ridefinito i territori tedeschi e svizzeri, ugualmente privi di colonie d'oltremare, come «retroterra della schiavitù» e «periferie globalizzate» (pp. 22-23) del sistema atlantico, l'ambizione di curatrice e curatore diventa duplice. Da una parte, riprendendo l'appello lanciato da Giuseppe Marcocci nel 2014 a favore di un'Italia della «prima era globale» (p. 89), rinnovare la storia atlantica partendo dai suoi margini mediterranei (e persino alpini) e reinserire le "Itali" nelle dinamiche di un mondo moderno multipolare. Dall'altra ricostruire l'impatto che le connessioni transatlantiche hanno avuto sull'economia, la cultura e la società della penisola stessa, dal capitale mercantile e dall'industria manifatturiera all'alimentazione, ai consumi e alle rappresentazioni della diversità umana. Nel loro insieme, questi due approcci equivalgono a una «provincializzazione» delle Itali nel senso inteso da Chakrabarty, non per emarginarle, ma per concepirle come province globalmente interconnesse di un mondo multipolare.

I ben ventidue studi possono essere letti seguendo quattro filoni. Il primo, numericamente dominante, è quello delle reti commerciali e finanziarie tra la penisola e l'Atlantico iberico. Steven Teasdale segue i Lomellini genovesi per oltre un secolo, contrapponendo la loro completa acculturazione a Madeira (proprietà di piantagioni, matrimoni con la nobiltà portoghese) alla loro partecipazione indiretta, basata sulla finanza, nelle Isole Canarie. Carlo Taviani ricostruisce le reti dei Marihoni e dei Cattaneo, che si estendevano dalla corte dei Gonzaga di Mantova a Tlemcen, Tunisi, Capo Verde e infine Hispaniola e l'India. Prodotti esotici di lusso affluivano verso le corti italiane mentre capitali e tecniche si spostavano verso ovest, con la schiavitù che costituiva una componente costante di tale attività. Francesco Guidi-Bruscoli esamina i mercanti-banchieri fiorentini il cui capitale, le cui reti informative e le cui conoscenze nautiche agevolarono le imprese oceaniche di altre potenze, mentre Nicholas Scott Baker offre un contrappeso con la storia dei Botti di Firenze, che per mezzo secolo misero un piede nell'Atlantico dall'Andalusia senza spostarvi mai il baricentro delle proprie ambizioni, rimaste toscane. Quel coinvolgimento periferico e temporaneo, suggerisce Baker, rappresenta la maggioranza delle famiglie fiorentine assai più delle poche storie di successo clamoroso. Altrettanto breve fu la congiuntura, ricostruita da James Nelson Novoa, nella quale i mercanti portoghesi di Pisa e Livorno fecero da tramite fra Ferdinando I e il mondo atlantico.

Benedetta Crivelli mostra come le casate milanesi e fiorentine considerassero il commercio oceanico, intraeuropeo e mediterraneo come parti complementari di portafogli diversificati, sostenuti da fiere commerciali e strumenti finanziari sempre più sofisticati. Giorgio Tosco spiega perché i progetti genovesi e toscani di società per azioni con concessione reale degli anni 1650-1670, nati dall'instabilità militare del conflitto olandese-portoghese, furono saggiamente abbandonati una volta che il commercio privato, flessibile (e spesso illegale), riprese a essere redditizio. All'altra estremità dell'arco storico, Catia Brilli dimostra la persistenza del capitale genovese nel commercio dell'argento americano fino alla seconda metà del XVIII secolo, attraverso prestiti marittimi, una rete di complici con base a Cadice e reti di contrabbando che le autorità spagnole e creole non riuscirono mai a smantellare. Maarten Draper fornisce l'indispensabile controesempio, raccontando la progressiva esclusione dei mercanti "italiani" ad Amsterdam dall'Atlantico olandese.

In questo contesto, il capitolo di Alejandro García-Montón sulla storia interconnessa delle culture genovesi della schiavitù credo sia il contributo metodologicamente più ambizioso del volume. Unendo due filoni di studi che si sono sviluppati in parallelo ma separatamente – la schiavitù atlantica e l'economia mediterranea della cattura e del riscatto – ricostruisce la figura dei genovesi come contemporaneamente mercanti di schiavi, proprietari di schiavi, prigionieri e riscattatori, e mostra come i due sistemi si intrecciassero in modi inaspettati. L'argento guadagnato dai mercanti genovesi che trafficavano africani ridotti in schiavitù nell'Atlantico serviva a finanziare il riscatto dei prigionieri genovesi nel Maghreb. L'ampio arco temporale del capitolo, dal XVI secolo ai fratelli Patrón di Voltri, autorizzati nel 1796 a trasportare 8.000 africani ridotti in schiavitù verso il Río de la Plata e nel 1803 altri 10.000 all'Avana, costituisce la dimostrazione più consistente di ciò che una storia al di là della divisione tra Mediterraneo e Atlantico può realizzare.

Il secondo filone riguarda le merci, i consumi e l'entroterra, un terreno su cui a mio avviso il modello tedesco si rivela estremamente fertile. Antonio Iodice sfrutta una fonte seriale molto promettente (oltre mille procedimenti di avaria marittima della Genova del XVII secolo) per ricostruire le rotte multinodali che trasportavano merci atlantiche da Amsterdam, Londra, Lisbona e Cadice verso un *entrepôt* genovese tutt'altro che confinato a livello regionale. Pierre Niccolò Sofia mostra invece come Venezia fosse agganciata all'Atlantico in entrata e in uscita. Da una parte mercato e centro di raffinazione dello zucchero coloniale, protetto da dazi che privilegiavano le forniture portoghesi su quelle francesi, dall'altra fornitrice delle conterie che Walter Panciera ha chiamato il suo «contributo originale alla tratta» (p. 411), con esplicito richiamo al lino slesiano della letteratura sullo *slavery hinterland*.

Klemens Kaps interpreta il boom settecentesco di Trieste attraverso i suoi legami atlantici, tracciando il lino, l'acciaio e il vetro asburgici che raggiungevano l'Atlantico spagnolo in gran parte grazie all'intermediazione di Genova, mentre il commercio diretto emerse solo con il *comercio libre* del 1778 e le opportunità aperte dalle guerre napoleoniche. Riccardo E. Rossi porta il modello dove meno ce lo si aspetterebbe, nelle valli alpine delle Tre Leghe, utilizzando gli inventari successivi della Valtellina per tracciare l'ascesa (e la stagnazione post-1760) delle tracce materiali degli scambi intercontinentali, e dimostrando che gli intermediari di questo "Atlantico alpino" non erano grandi mercanti, bensì mercenari, artigiani, lavoratori migranti e donne. Alida Clemente chiude il cerchio dal punto di vista dei consumi portandoci nella Napoli del XVIII secolo, con i suoi sorprendenti 2,7 kg di zucchero pro capite nel 1787 ma in cui i traffici di generi americani restavano in mano a intermediari stranieri. La stessa monarchia borbonica riconobbe in quella condizione di

importatore passivo una causa della propria debolezza, ma i tentativi di commercio diretto, come le spedizioni di Lucio La Marra verso i Caraibi danesi, restarono episodici.

Il terzo filo conduttore attraversa la conoscenza e la religione. Fabiano Bracht descrive le comunità italiane della penisola iberica, mercanti, cartografi, farmacisti, piloti, tipografi, come il tessuto connettivo di un'economia della conoscenza che attraversava i confini. Gisele C. Conceição segue il naturalista padovano Domenico Vandelli da Padova a Coimbra e alla guida delle *expedições filosóficas* portoghesi, sottolineando la natura sincretica e basata sulle reti della conoscenza naturalistica coloniale. I due capitoli sulle missioni cappuccine sono forse i più significativi. Andrea Guerrero-Mosquera spiega come, dopo il 1640 con le corone iberiche in guerra, i missionari provenienti dalla penisola fossero gli unici candidati da inviare nel Congo e in Angola accettabili sia per la Santa Sede, che per la Corona portoghese e il ManiKongo. Un compromesso politico che i contemporanei guardavano con sospetto, tanto che i gesuiti arrivarono addirittura a definire i primi cappuccini spagnoli "spie". Thiago C. Sapede, in uno degli approcci più originali del volume, analizza invece le missioni del XVIII e dell'inizio del XIX secolo dal punto di vista dell'aristocrazia cattolica del Kongo, che mobilitò deliberatamente i cappuccini italiani e la Propaganda Fide per sostenere la propria autonomia contro l'espansionismo portoghese, in una contesa triangolare tra Roma, Lisbona e Mbanza Kongo in cui il cattolicesimo era sia un pilastro della sovranità del Kongo sia una fonte di dipendenza dall'esterno.

Chiude un quarto e ultimo filone che riunisce persone, carriere e identità. Valentina Favarò ricostruisce il *cursus honorum* transnazionale di Carmine Nicola Caracciolo, principe di Santobuono, da Napoli attraverso Roma, Venezia e Madrid fino al vicereame del Perù, come studio sul capitale sociale che circolava all'interno della monarchia spagnola composita. Giulia Bonazza porta fisicamente l'Atlantico Nero nelle città italiane tra il 1752 e il 1852, rintracciando africani atlantici ridotti in schiavitù o ex schiavi attraverso i *dubia* battesimali, i registri dei catecumeni e gli atti dell'Inquisizione. Come dichiarato dalla stessa autrice, la quantificazione resta però impossibile, così come il recupero della voce delle persone schiavizzate. Infine, Luca Codignola chiude il volume con Vito Viti di Volterra, commerciante di alabastro di Filadelfia, la cui microstoria transatlantica decisamente poco eroica rappresenta le centinaia di figure non illustri che hanno effettivamente creato questi legami nei decenni post-napoleonici.

La ricchezza del volume, per numero e qualità dei contributi, è evidente, mentre meno ovvio è il suo posto nel panorama storiografico internazionale. Sarebbe un errore leggerlo come un punto di arrivo, o come l'esito di ricerche concepite insieme e cresciute in dialogo. La maggior parte dei capitoli sintetizza o prolunga i progetti già esistenti dei rispettivi autori, molti dei quali storici affermati in questo campo, e il materiale d'archivio nuovo (le avarie marittime di Iodice, l'appendice documentaria di Taviani, i processi e le lettere mercantili di Brilli, gli inventari *post mortem* di Rossi, il copialettere studiato da Clemente, i *dubia* di Bonazza) resta un apporto incrementale dentro ricerche in corso. Ma un volume del genere si misura sul di più che l'insieme aggiunge alle parti, e dal mio punto di vista qui quel di più c'è, principalmente per due ragioni. La prima è l'introduzione, che trasforma una serie sparsa di casi di studio in un campo dotato di nome, genealogia, quadro concettuale e programma dichiarato, offrendone al tempo stesso la prima sintesi. Il secondo è la giustapposizione di contributi finora sparsi. Letti uno dopo l'altro, Sofia, Kaps e Rossi rendono visibile per lo spazio italiano il modello del retroterra atlantico come nessun articolo isolato era riuscito a fare. Letti accanto a Teasdale e Taviani, Brilli e Bonazza restituiscono all'arco genovese della tratta una continuità, dagli anni Cinquanta del Quattrocento alla metà dell'Ottocento, che nessuno studio singolo avrebbe potuto stabilire. A ciò si aggiunge la scelta dell'inglese con una casa editrice italiana, una scelta intelligente perché porta il libro all'attenzione di storici italiani e al contempo mette in condizione la storiografia italiana di dialogare con quella internazionale.

Proprio perché non è un punto di arrivo, il compito della fase che si apre ora sarà costruire un dialogo interno. Con l'eccezione dell'*asiento* di Grillo e Lomellino, che riemerge da angolazioni complementari in García-Montón, Draper e Tosco, i capitoli restano monadi. È quindi tempo, ora che il quadro di riferimento esiste, di interrogarlo con domande condivise, dalla stima complessiva della partecipazione italiana alla tratta, che gli stessi curatori indicano come cantiere aperto (p. 51), al confronto sistematico fra le piazze invece di ritratti paralleli, nonché all'integrazione del filone economico con quelli religioso e culturale, che qui corrono ancora su binari separati.

La tensione più interessante è però quella che i curatori lasciano deliberatamente aperta. Il programma è risolutamente transimperiale, eppure la conclusione, chiedendosi se sia esistito un Atlantico italiano e se gli imperi contino ancora, risponde no alla prima domanda e sì alla seconda. I protagonisti di questo libro agirono raramente in quanto "italiani", e il coinvolgimento della penisola fu radicalmente disomogeneo, tanto che la Genova del Cinquecento e la Livorno del Settecento ebbero legami atlantici più stretti di Milano e Palermo, che pure appartenevano a un impero atlantico. Eppure, gli imperi contano. I veneziani di Sofia restarono ai margini estremi delle catene di merci, intermediati da francesi, inglesi, olandesi e portoghesi. La Trieste di Kaps commerciò con l'America spagnola soprattutto attraverso Genova, finché guerra e riforme non aprirono rotte dirette. Anche i toscani di Guidi-Bruscoli avvertirono la mancanza di sostegno statale proprio quando i monopoli si irrigidirono. La marginalità non fu estraneità, e l'assenza di una bandiera coloniale fu spesso la condizione stessa del profitto, attraverso neutralità, intermediazione e contrabbando. Tenere insieme queste due verità, anziché risolverle, è forse la lezione storiografica più duratura del libro, e la ragione per cui *Atlantic Italies* diventa il punto di partenza obbligato per chi lavori sulle Italie nel mondo atlantico.

