

GLI ATTI DI NAVIGAZIONE



1.

Alla metà del Seicento la **Repubblica delle Province Unite** raggiunse il massimo splendore. La Banca dei Cambi di Amsterdam (fondata nel 1609 e indizio inequivocabile dell'ascesa finanziaria olandese) rappresentava il più importante istituto finanziario del mondo. Nel 1651 Cromwell presentò al Parlamento inglese un provvedimento di natura protezionistica (*Navigation Act*) contro il monopolio commerciale tenuto dagli Olandesi, che trasportavano le merci per tutti i mari per conto di terzi e possedevano l'ottanta per cento del naviglio europeo. Escludendo gli Olandesi dal commercio con l'Inghilterra e le sue colonie, Cromwell intendeva favorire lo slancio espansivo del proprio Paese, stimolando l'industria cantieristica e quella manifatturiera.

L'**Atto di Navigazione** provocò un conflitto, la prima guerra anglo-olandese (1652-1654), conclusosi con il trattato di Westminster, che costringeva gli Olandesi alla piena accettazione delle condizioni poste dagli Inglesi.

Nel 1660 (primo anno della monarchia restaurata) venne emanato un **secondo Atto di navigazione**, che confermò l'ordinanza cromwelliana rendendone anzi più dure le clausole. Segno che l'Atto rispondeva ad una profonda esigenza nazionale, indipendentemente dai mutamenti politici.

All'Atto del 1660 fece seguito una seconda guerra anglo-olandese (1665-1667), conclusa dalla pace di Breda, che confermò i privilegi britannici e sancì il passaggio all'Inghilterra della colonia di Nuova Amsterdam in America.

L'ultimo tentativo di modificare lo status quo da parte dell'Olanda fu quello del 1671-1674 (terza guerra anglo-olandese), anch'esso destinato a ribadire la supremazia inglese.

Se tra il 1651 (*Atto di Navigazione*) e il 1674 le Province Unite si videro costrette ad accettare il sistema protezionistico inglese, è pur vero che la vastità degli interessi olandesi nel mondo permetteva loro di accusare il colpo senza grandi scompensi.

Divergenti sono le opinioni sull'influenza del *Navigation Act* per l'Inghilterra: mentre alcuni fanno risalire a questo provvedimento la potenza marittima britannica, altri ne sminuiscono l'importanza, attribuendo i progressi di quella marina ad altre cause.

Nei primi decenni i benefici furono modesti; anche l'industria navale non ebbe quell'incremento che si sperava. Ma agli inizi del sec. XVIII i progressi della marina inglese si fecero rapidissimi. Per questo il *Navigation Act* non fu revocato nemmeno nel periodo in cui la prosperità della marina britannica non temeva concorrenti. Fu revocato solo nel 1849.

Adatt. da *Storia della civiltà europea. Il Seicento*, Corriere della Sera

1. G. A. Berckheyde, Piazza Dam ad Amsterdam, ca 1680.

2. S. Cooper, Oliver Cromwell, 1656.



2.

L'atto di navigazione del 1660

Secondo Atto di Navigazione

Per il progresso dell'armamento marittimo e della navigazione, che con la buona provvidenza e la protezione divina tanto influenzano la prosperità, la sicurezza e la potenza di questo regno [...]. Nessuna merce potrà venir esportata o importata dai paesi, isole, piantagioni o territori appartenenti a sua maestà, o in possesso di sua maestà, tanto in Asia quanto in America e in Africa, su navi che, senza alcuna frode, non possano dimostrare di appartenere a sudditi inglesi, irlandesi o gallesi, o ancora agli abitanti dei paesi, isole, piantagioni e territori suddetti, e che non navighino al comando di un capitano inglese e con una ciurma costituita per almeno tre quarti da marinai inglesi [...].

Nessuno straniero o nativo di territori posti al di fuori del dominio del nostro signore il re, o non naturalizzato, potrà esercitare la professione di mercante o di agente commerciale nei luoghi sopra citati, sotto pena di confisca di tutti i suoi beni e mercanzie...

Nessuna merce prodotta o fabbricata in Africa, Asia e America verrà importata in Inghilterra, Irlanda, Galles, ecc. su navi diverse da quelle che appartengono a sudditi inglesi, irlandesi o gallesi e che siano comandate da capitani inglesi e condotte da una ciurma per i suoi tre quarti composta di inglesi [...].

Nessuna merce prodotta o fabbricata all'estero, dovendo esser importata in Inghilterra, Irlanda, Galles, isole di Jersey o Guernesej [...] dovrà venir imbarcata in porti diversi da quelli del paese d'origine [...].

Tali disposizioni non potranno venir applicate alle specie monetarie, né ai frutti della navigazione corsara [...].

Nessuna partita di zucchero, tabacco, cotone, zenzero, indaco o altri legnami tintori, prodotti o fabbricati nelle piantagioni inglesi d'America o Asia potrà venir esportata altrove che in un'altra colonia inglese o in Inghilterra, Irlanda, Galles.



A. Storck,
La battaglia dei
Quattro giorni
(1-4 giugno 1666),
ca. 1670.