



L'istituzione del porto franco in un Mediterraneo senza frontiere

Antonio Iodice

Abstract

The free port has played a primary role in the Modern Age Mediterranean economic policy. In order to give a boost to the local economy, favourable regulations to the arrival and rapid integration of foreigners within the pre-existing socio-economic environment were established.

In the Mediterranean ports – namely Genoa, Leghorn, Marseille, Trieste and Fiume, Messina, Nice, etc. – a great number of ship owners, vendors, simple traders or salesmen, together with their relatives, house helpers and employees used therefore to arrive. They moved there whilst maintaining tight relations with their motherlands. The local élites, scared of losing their power, opposed these ventures. It is possible to pinpoint and single out a few common elements in the regulation of these ports, which appealed to the contemporaries, and thanks to which social, cultural, linguistic and political barriers were being shattered. What stands out from this analysis is an image of a dynamic and open-minded Mediterranean and Europe.

Keywords

Free Port - Mediterranean - Tolerance - History of Trade - Levant

Introduzione

Nel corso dell'età moderna, a partire dall'area mediterranea e con ripercussioni sull'intero contesto europeo, si diffuse una nuova misura in campo economico-commerciale: il porto franco¹. Questa istituzione si inserì in un momento delicato per gli equilibri nel Mediterraneo. L'arrivo di nuove potenze straniere tra il XVI e soprattutto il XVII secolo, in particolare di inglesi e olandesi, in mari che per secoli avevano visto il dominio incontrastato di pochi stati italiani o delle monarchie di Francia e Spagna, aveva determinato un riassetto dei rapporti di potere. Le

¹ Le ricerche storiografiche sui porti franchi sono sporadiche e datate. Dopo una prima fortuna del tema tra la metà del XIX secolo e i primi anni del XX l'argomento è rimasto legato alla storia locale. Spesso viene preso in considerazione un aspetto o l'altro di questa normativa in lavori di carattere più ampio, cfr. Carrière 1973; Andreozzi, Panariti e Zaccaria 2009; Lo Basso 2002; Bottari 1983; Dumond, Durand e Thomas 2007; Kalc e Navarra 2003.

conquiste ottomane e la guerra di corsa con le reggenze barbaresche avevano contribuito a creare, anche nel racconto storiografico del XIX secolo, un'immagine di decadenza e stagnazione che avrebbe influenzato tutta l'area mediterranea.

Il porto franco si impose come una invenzione originale che visse in pochi anni una rapida evoluzione, specifica dei singoli contesti di riferimento. Nella definizione offerta da Jacques Savary de Brulons nel suo *Dictionnaire Universelle du Commerce* del 1750, «il porto franco, in termini di commercio marittimo, è un porto dove l'accesso è libero per tutti i mercanti, di qualunque nazione siano, per scaricare le loro merci, e ritirarle qualora non fossero riusciti a venderle, senza pagare diritti di entrata o di uscita» (Savary de Brulons 1750, 309).

Negli editti si cercava di creare una legittimazione teorica richiamandosi alla presunta continuità con gli antichi privilegi medievali, espediente di alcune grandi città marittime mosse dalla volontà di mantenere e coltivare il mito di una tradizione di brillanti commerci ininterrotti. Il termine stesso di franchigia richiamava le franchigie portuali di cui avevano beneficiato i veneziani nei territori bizantini o le famose fiere franche diffuse in tutta Europa (Dermigny 1974, 521). E tuttavia il passaggio da parziali franchigie portuali al porto franco fu netto e richiese una evoluzione mentale e politica della società stessa (Finardi e Moroni 2001, 23-56). Si trattava di un passaggio dal particolarismo economico, fondato spesso su un patriottismo cittadino o regionale, ad un'organizzazione dello spazio più ampia. I vari porti si andavano riconoscendo in un sistema, in questo caso il sistema degli scambi mediterranei, sempre più complesso e coerente, in parte determinato dall'aumento del traffico internazionale e dal nuovo scenario socio-politico. Il porto franco si costituiva come una realtà moderna risultato della lenta formazione di stati centralizzati e dell'orientamento mercantilistico della loro politica.

Questo tipo di franchigia si sviluppò tra il XVII e il XVIII secolo affermandosi, soprattutto nel corso di quest'ultimo, come uno strumento per alimentare i transiti, dilatare gli affari, accrescere le occasioni di lavoro e l'afflusso di introiti fiscali. I due aspetti più evidenti che ne caratterizzavano la normativa erano l'abbattimento delle gabelle e delle tariffe doganali e l'incentivazione per l'insediamento degli stranieri. Tra le due direzioni non era sempre possibile individuare una politica precisa, si arrivava alle formulazioni dei vari editti dopo tentativi ed esperimenti: anche nella stessa definizione del porto franco ci si riferiva a realtà spesso diverse tra loro.

Inoltre bisogna tener conto delle motivazioni economiche e ideologiche, quando presenti, che spingevano ad adottare tali politiche liberiste. Ai discorsi più tecnici si affiancavano idee di libertà e tolleranza religiosa, spesso dettate da opportunismo, che suscitavano un desiderio di riforme ed inquietudini anche in contrasto con le dottrine economiche diffuse.

In città come Livorno, Marsiglia, Nizza o Trieste, la decisione di istituire il porto franco scaturì dalle autorità statali, che lo consideravano uno strumento in grado di incrementare il commercio a danno dei porti concorrenti vicini. Nella repubblica aristocratica di Genova questa decisione venne presa in una situazione di emergenza – una crisi alimentare – dai mercanti, armatori e artigiani insieme ai magnifici di palazzo ducale e ai protettori delle compere di san Giorgio con l'obiettivo di rifornire la città di vettovaglie nel minor tempo possibile.

Una volta istituito, il porto franco funzionava come un'entità politica e amministrativa dinamica, alimentata e rinnovata continuamente dai dibattiti e dagli scontri che sorgevano in occasione delle modifiche alle disposizioni. Le discussioni erano continue e i dubbi numerosi, i punti più contestati potevano riguardare il lasciar entrare tutte le merci o fare una selezione, esigere gabelle aggiuntive o rimuoverne o, ad esempio, come rispondere ai porti franchi che si sviluppavano in aree vicine. Giulio Giacchero ha paragonato i dibattiti durante i rinnovi del porto franco genovese ad una sorta di equivalente dell'agorà greca o del foro romano, dove si alimentavano «lo scontro di idee, il confronto di opinioni e, tema ricorrente, l'ansia di libertà» (Giacchero 1972, 13).

Nascita e diffusione dei porti franchi nel Mediterraneo

Sebbene Genova sia stata tecnicamente il più antico porto franco del Mediterraneo, nel 1590, a Livorno già dal 1565, per volere del granduca Cosimo I de' Medici, i provveditori delle gabelle e dogane di Pisa avevano attuato una prima riforma doganale. La città, in seguito alla partenza dell'ultima guarnigione spagnola nel 1543, era diventata oggetto di una precisa politica granducale. A partire da Cosimo I, i granduchi successivi intrapresero una serie di misure volte a fare di Livorno il principale porto della regione, rendendo la Toscana una potenza navale nel Mediterraneo (Filippini 1998; Prospero 2009; Fischer 2006; Braudel e Romano 1951; Addobbati 2007). Per popolare questo piccolo borgo, situato in un'area paludosa e malarica, serviva una normativa che potesse attirare persone e mercanti di qualunque nazionalità, religione e moralità. I lavori di bonifica dell'area, l'ampliamento del tessuto urbano e delle infrastrutture portuali, insieme a una forte normativa di stimolo all'immigrazione di stranieri, permisero una crescita spettacolare di Livorno, che solo in pochi anni divenne ovunque oggetto di ammirazione ed invidia, alimentando la nascita del successivo mito del porto franco.

Con la promulgazione delle leggi passate alla storia come "Livornine", volute dal granduca Ferdinando I tra il 1591 e il 1593, a Livorno si concedeva «a tutti mercanti hebrei turchi, e mori, et altri mercanti reali, libero, et amplissimo salvo condotto, e libera faculta, e licentia, che possiate venire a stare, traficcare, passare et abitare con

le vostre famiglie, o senza esse partire, tornare, e negoziare nella detta nostra Citta e Porto di Livorno & anco stare per negoziare altrui per tutto il nostro Ducal dominio senza impedimento, o molestia alcuna reale, o personale per tempo durante di Anni venticinque prossimi» (Prosperi 2009, 47). Marrani, spagnoli ed ebrei levantini si trasferirono in città, stabilendo rotte commerciali e collaborazioni internazionali eccezionali per l'epoca (Trivellato 2009). Livorno divenne inoltre il punto d'appoggio dei nordici nel commercio mediterraneo e italiano, degli inglesi in particolare (D'angelo 2004).

Sebbene la città non abbia ottenuto ufficialmente lo statuto di porto franco fino al 1614 (Filippini 1998, 119), le norme per la riduzione delle gabelle sulle merci e l'invito verso gli stranieri di qualunque confessione o nazionalità svolsero un ruolo esemplare nei confronti delle città vicine. L'afflusso di stranieri fu tale che nel 1642 il 73% dei negozianti registrati a Livorno non era composto da toscani cattolici (Fasano Guarini 1980, 212). Il porto franco iniziò a diffondersi nel Mediterraneo come la risposta di alcuni stati ai cambiamenti e alle sfide imposte dai nuovi assetti economici internazionali. Gli effetti di questa normativa furono molteplici e duraturi, sebbene non tutti i porti franchi abbiano avuto la stessa fortuna del caso livornese. Sicuramente le facilitazioni per l'arrivo di stranieri e l'esplicito invito anche verso musulmani ed ebrei a trasferirsi in territori cristiani contribuirono in modo significativo a ridurre le distanze tra le varie sponde del Mediterraneo, creando un certo grado di convivenza e tolleranza che si perse nei secoli successivi, in seguito alla netta polarizzazione dei rapporti di forza tra potenze.

Gli stati si ingegnavano nel trovare nuove fonti di guadagno con qualunque mezzo. L'obiettivo comune, si auspicava, era riportare il traffico e i commerci al livello dell'epoca d'oro delle repubbliche marinare. L'istituzione del porto franco rappresentava allo stesso tempo il frutto di una necessità e l'espressione delle rivalità che impedivano ai singoli stati di attuare delle politiche comuni. Per queste ragioni Livorno non rimase a lungo un esempio isolato.

Nell'agosto del 1590 venne approvato il primo editto del porto franco genovese, limitato alle sole imbarcazioni con la stiva piena per due terzi di granaglie, per cui venne chiamato porto franco delle vettovaglie (Giacchero 1972, 58-9). I raccolti granari del periodo 1586-1590 erano stati pessimi in ogni paese del Mediterraneo e la situazione non sembrava destinata a migliorare. Si diffuse, tra Paesi Bassi e Germania, l'annuncio che Genova avrebbe trattato l'acquisto di grani per qualsiasi quantità e da qualunque provenienza, pagando prezzi remunerativi per i mercanti e gli armatori. Il documento riecheggiava, nello stile e nel contenuto, il testo per la riforma doganale di Livorno, mentre l'accoglienza verso gli infedeli procedeva di pari passo con le Livornine, promulgate solo pochi mesi dopo. L'obiettivo era di attirare le navi nordiche,

in particolare olandesi, dirette a Livorno (Grendi 1987, 307-64; Kirk 2005, 185). Centinaia di navi cariche di frumento approdarono nei mesi successivi, 192 arrivi solo nel 1592, tanto che da Genova si firmarono accordi per il rifornimento dei domini spagnoli in Italia. Di fronte al successo di una tale iniziativa nel 1609 il provvedimento fu esteso a tutte le merci che fossero transitate per lo scalo ligure (Kirk 2005, 159), mentre nel 1623 si dichiarò il «Portofranco libero, generale e generalissimo», esteso a «ogni qualsivoglia vascello di che portata si sia, che venirà da qualsivoglia parte del mondo oltre Antibo verso Ponente, e oltre Viareggio verso Levante, e così ancora da mezzo giorno nel presente porto di Genova, con qualsivoglia sorte di robe, e merci»². Il carattere di continua contrattazione e i limiti che caratterizzarono la storia del porto franco di Genova, tuttavia, non permisero di raggiungere i livelli di traffico dello scalo livornese che rimase la meta favorita di inglesi e degli ebrei levantini (Urbani e Figari 1989, 307-37). Il porto franco genovese, sebbene nel preambolo sembrasse rifarsi agli editti di Livorno, nella pratica se ne allontanò. Il limite di provenienza alle imbarcazioni fu una peculiarità oggetto di numerosi dibattiti. Si trattava di una misura per evitare la concorrenza dei vicini porti di Livorno, Marsiglia e Nizza, che andava ad escludere le navi con queste provenienze dai benefici del porto franco. Inoltre la franchigia a Genova era organizzata come un emporio franco piuttosto che come un vero porto/città franca. Solo una certa porzione dello spazio all'interno del porto era riservata ai magazzini pubblici per le merci, da cui potevano essere riesportate gratuitamente dopo quattro anni. Queste limitazioni rappresentavano il timore dei genovesi che, sebbene desiderosi di resistere alla concorrenza livornese e nordica, non osavano modificare radicalmente gli equilibri della città.

Negli stessi anni, con un primo editto del 1612 seguito da lettere patenti dell'anno successivo, Carlo Emanuele I dichiarò Nizza e Villafranca porti franchi. Oltre alla concessione delle franchigie per le merci questi editti rappresentavano anche un salvacondotto per gli stranieri di qualunque grado, condizione o nazionalità. La franchigia era quasi totale, con esenzione dalle tariffe doganali e dalle tasse sulle mercanzie, con numerose immunità per i mercanti stranieri che fossero arrivati in città. Tuttavia l'impresa savoiarda non raggiunse il successo sperato: per quanto si potesse estendere la franchigia, senza la presenza di adeguate infrastrutture portuali capaci di accogliere e gestire l'accresciuto traffico stimolato dal porto franco, gli approdi di Nizza e Villafranca rimasero confinati nel loro ruolo di redistributori ed empori regionali (Bottin 1979, 1-23; Bessi 1972, 17-32; Lo Basso 2002). Fino al 1750 la quasi totale assenza di una adeguata struttura portuale e la difficoltà nell'attraversamento delle vie di terra verso il Piemonte, dove una prima strada realmente carrozzabile comparve solo nel 1788, impedirono il decollo di questa regione. Inoltre i vantaggi di una franchigia estesa divenivano sempre più trascurabili con il passare degli anni. Dal 1623

² Archivio di Stato di Genova, Casa di san Giorgio, 3, 00082.

Genova aveva ampliato il suo porto franco e ben presto altre località ne imitarono l'esempio. La moltiplicazione dei regolamenti favorevoli diminuiva l'originalità e l'attrattiva dei vantaggi offerti. La futura franchigia di Marsiglia, nel 1669, avrebbe reso quello che finora era stato un potente vicino un nuovo pericoloso concorrente nello stesso tipo di partita.

Nel 1662 anche l'Inghilterra provò a utilizzare il sistema del porto franco in un contesto particolare. In quello stesso anno Carlo II aveva ricevuto la città di Tangeri dai sovrani portoghesi come dote per il matrimonio con Caterina di Braganza. Per assicurare il rifornimento e il rapido popolamento di questo nuovo possedimento decentrato e situato in un territorio ostile, il sovrano dichiarò il porto franco con un apposito proclama³. Venivano invitati mercanti e stranieri di ogni nazione amica dell'Inghilterra, i quali rimanevano soggetti a una modesta tassa sul valore delle merci. Come nel caso genovese, si stabiliva un limite alla provenienza delle imbarcazioni. In questo caso tale limite fu scelto per evitare una concorrenza sfavorevole per i mercanti inglesi della madrepatria. Erano escluse dal porto franco le navi provenienti dalle piantagioni inglesi e tutte quelle che fossero arrivate da oltre il capo di Buona Speranza.

In risposta ai porti franchi di Livorno, Genova e Nizza, nel marzo 1669 venne istituito il porto franco di Marsiglia. Si trattava di una forma ancora diversa di applicazione del concetto di franchigia, rivisitata in chiave mercantilista dal ministro Colbert e dalla Camera di Commercio locale. Caratteristica del porto franco marsigliese fu l'imposizione dall'alto di un provvedimento inizialmente giudicato, da parte del ceto mercantile, non vantaggioso per gli interessi locali (Bergasse e Rambert 1954, 204-21). Louis Dermigny ha definito l'editto «una misura contro Livorno, molto più che in favore di Marsiglia» (Dermigny 1956, 252). La città era stata scelta, insieme a Rouen sull'Atlantico, come l'unico scalo dove fosse consentito portare merci dal Levante. Si soppressero le gabelle sulle merci in entrata ma fu proclamata una tassa del 20% sul valore delle mercanzie del Levante che fossero arrivate su navi non francesi, tassa applicabile anche sulle stesse navi francesi qualora queste «fossero state sbarcate a Genova, Livorno o altre città di paesi stranieri»⁴.

Nonostante il nuovo statuto e il preambolo dell'editto che sembrava non porre limitazioni alle promesse di franchigia e all'insediamento degli stranieri, il porto franco marsigliese costituì quasi un Atto di navigazione della Francia per il commercio levantino, di cui Marsiglia diveniva l'emporio ufficiale. Era una pratica comune la tendenza a voler favorire i propri mercanti, marinai e imbarcazioni. Il porto franco nell'interpretazione marsigliese ha costituito un originale incrocio di libertà e privilegi,

³ Il testo del proclama è consultabile online all'indirizzo: <http://quod.lib.umich.edu/e/eebo/A32397.0001.001?rgn=main;view=fulltext;q1=Tangier++Morocco> (ultimo accesso 15 luglio 2016).

⁴ Archives Chambre de commerce de Marseille, I 58, Recueils divers, 10 Juillet 1703.

senza per questo minare la crescita della città che anzi vide la sua popolazione aumentare in maniera costante per tutto il XVIII secolo, con un periodo di recessione solo in occasione della peste del 1720-1723 (Carrière, Cordurié e Rebuffat 2008; Carrière 1979). A Marsiglia inoltre uno dei cardini del porto franco quale l'invito verso gli stranieri e in particolare verso i levantini era quasi assente. Gli armeni e gli ebrei, le popolazioni diasporiche dedite al commercio nelle principali piazze europee, erano esplicitamente invitati in città per volere di Colbert (Clément 1863, 679; Depping 1852, 470). Tuttavia, gli ebrei furono espulsi ufficialmente nel 1681, accusati di connivenza con i loro correligionari di Algeri e Livorno. Riguardo gli armeni invece, l'intendente di Provenza promise che avrebbe imposto loro condizioni tali da non poter competere seriamente con i mercanti locali, un atteggiamento che riassume bene l'indirizzo complessivo che orientava la franchigia di Marsiglia⁵. Allo stesso tempo vennero promulgati regolamenti e restrizioni per evitare un predominio di imbarcazioni straniere nel commercio marittimo della città.

L'esempio marsigliese è un'ulteriore dimostrazione di come il concetto di franchigia, apparentemente semplice, si riveli complesso e diversificato nella sua applicazione pratica. Caricato di significati diversi, il termine iniziò a essere sottoposto a un esame teorico solo nel XVIII secolo. Nei discorsi di alcuni economisti era diventato quasi una formula magica, sinonimo di ricchezza e prosperità. Nei primi anni del XVIII secolo Camillo Albertini, annalista anconetano, descriveva il porto franco come «l'unico e infallibile strumento oggi impiegato da tutti i principi per introdurre il commercio e la ricchezza nei loro stati» (Caracciolo 1965, 55). Tale sembrava essere la motivazione alla base della creazione di molti porti franchi. Un altro esempio è il caso di Messina. La creazione di un porto franco fu proposta dal viceré Uzeda per permettere una rapida ripresa della città, recentemente uscita dalla rivolta anti-spagnola del 1674-1678. La limitatezza della franchigia tuttavia, attuata solo nel 1695 e per una zona franca simile al modello genovese, con un recinto per il deposito delle merci, non ebbe un particolare successo. Fu in seguito ai terremoti del 1783 che si tornò a parlare del porto franco messinese. Ferdinando I decise di riconfermare i privilegi di Messina e di estendere il consumo delle merci franche all'intera città (Celesti 1837, 17-8), determinando un rapido afflusso di stranieri (D'Angelo 1995).

Oltre al triangolo di scambi commerciali tra Marsiglia, Genova e Livorno, un'altra simile competizione si sviluppò nell'Adriatico tra Trieste, Ancona e Venezia.

Gli Asburgo d'Austria avevano recentemente raggiunto la pace con i turchi e ottenuti nuovi possedimenti in Italia. Nel 1717 dichiararono la libertà di navigazione nell'Adriatico e nel 1718 firmarono un trattato con la Sublime Porta per la reciproca

⁵ Archives Chambre de Commerce de Marseille, B 76, Correspondance passive de la Chambre de Commerce, 1694.

libertà di commercio. In questo nuovo equilibrio politico Trieste divenne ufficialmente porto franco nel 1719. L'esempio sul piano teorico restava Livorno, ma la franchigia nella sua applicazione reale sembrava piuttosto ispirarsi al precedente genovese. Il porto franco era limitato alla zona portuale e non all'intero tessuto urbano, sebbene fosse estesa a quest'ultimo la politica di accoglienza verso gli stranieri, senza distinzioni di nazionalità o religione. Le merci consumate in zona franca o spedite nell'interno rimanevano soggette a tassazione, così che Trieste assunse i connotati di una Livorno molto limitata, senza l'apertura di nuovi cantieri che ingrandissero l'area portuale o le infrastrutture esistenti. Negli anni '70 del XVIII secolo il co-reggente e futuro imperatore Giuseppe II, visitando la città, ne rimase negativamente impressionato. Riferì alla madre Maria Teresa, oltre alla propria delusione, il dubbio riguardo la necessità di continuare a investire in una impresa che non stava dando i frutti sperati (Kalc 2003, 47; Curiel 1922, 169-79). La politica di immigrazione straniera del porto franco triestino si consolidò lentamente, permettendo alla città di crescere con costanza, anche se a un ritmo più lento rispetto alle aspettative. Una significativa attrattiva era costituita dall'estrema debolezza del ceto dirigente locale, incapace di formare una opposizione o una seria concorrenza contro i nuovi arrivati (Gatti 2008, 70). Dopo una lenta partenza, a partire dagli anni '60 del XVIII secolo, Trieste riuscì comunque a superare Ancona e Venezia (Dermigny 1974, 581), passando dai 3.800 abitanti del 1730 ai 6.400 del 1758 e ai 30.000 del 1800 (Montanelli 1905).

Solo una dozzina d'anni dopo toccò ad Ancona l'introduzione della franchigia come strumento per far rifiorire i commerci. Il papa aveva già istituito un porto franco nei suoi territori, in particolare nella città di Civitavecchia nel 1630. Si trattava tuttavia di una "franchigia sulla carta" (Caracciolo 1965, 71), applicata in modo molto limitato e quasi simbolico, come se la semplice affermazione dei principi del porto franco fosse sufficiente a portare alla rinascita dei traffici e al cosmopolitismo che caratterizzavano i vicini porti concorrenti. Il principale fine della franchigia di Civitavecchia fu l'approvvigionamento di grano per rifornire Roma, un ruolo simile a quello del primo porto franco istituito a Genova (Calisse 1898, 459-60).

Dal 1720 il consiglio comunale di Ancona aveva reclamato a sua volta la franchigia, invocata come unico rimedio per la decadenza economica cittadina (Caracciolo 1965, 53-66). Il porto franco fu ufficialmente istituito solo nel 1732 a seguito di un dibattito decennale. Anche in questo caso furono sancite norme per favorire l'arrivo di stranieri di ogni nazionalità e religione, oltre che la libertà di portare le proprie merci pagando tasse di entrata molto ridotte e di riesportarle gratuitamente. Ulteriore beneficio per gli stranieri, un probabile richiamo al precedente livornese, fu l'esenzione per dieci anni da una tassa che colpiva i ricchi, a beneficio di tutti gli stranieri che si fossero trasferiti in città con la propria famiglia (Caracciolo 1965, 91-2). Da tempo il papato cercava di attirare marrani iberici ed ebrei levantini in città, nel tentativo di ricreare

una Livorno nell'Adriatico dove potessero convivere e commerciare liberamente italiani, turchi, ebrei e gente di ogni nazionalità (Saracini 1675, 362). Dai porti di Livorno e Messina arrivarono inglesi e olandesi, mentre erano in gran parte francesi le navi provenienti dagli scali del levante di Smirne e Alessandria (Moroni 2009, 95). Grazie alla presenza fisica di una piccola comunità ebrea in città – un ebreo anconitano fu tra i primi a proporre il porto franco ad Ancona (Caracciolo 1675, 28, 54) – e alla dichiarazione imperiale delle libertà di traffico nell'Adriatico, Ancona riuscì, più di Trieste e Venezia, a sfruttare la franchigia per attirare i commerci internazionali. Come a Livorno, arrivavano per trasferirsi in città mercanti stranieri mentre la popolazione continuava a crescere. Alla diffusione dei porti franchi corrispose la perdita di potere di Venezia nell'Adriatico, dove la città perseverava nella propria politica doganale protezionista, anche se mitigata da un progressivo abbassamento delle tariffe avviato nel 1736 (Diedo 1751, 342).

Una nuova prospettiva, la crisi del sistema delle franchigie

Sulla tendenza alla proliferazione delle franchigie portuali si interrogarono anche gli economisti del XVIII secolo. Merita di essere ricordata la riflessione di Antonio Genovesi del 1765: «Il porto franco è stato ed è l'idolo di molti economisti. [...] Se le nazioni vicine avesser tutte, o la maggior parte, un porto franco, non si potrebbe allora far di meno di averne anche noi; perché è deserto chi resta solo» (Genovesi 1824, 313-4).

Tuttavia, sul finire del XVIII secolo e nel corso del XIX, in particolare a seguito della Rivoluzione Francese e delle guerre napoleoniche, i porti franchi entrarono in una nuova fase. Sebbene continuassero a essere occasionalmente rilanciati da una parte del pensiero economico contemporaneo, iniziava a essere messa in dubbio l'utilità della loro istituzione e a entrare nel mito il ruolo che essi avevano esercitato nel recente passato. Nel mondo atlantico le franchigie arrivarono con un certo ritardo e senza conseguire i risultati, pratici e simbolici, che avevano caratterizzato la loro applicazione nel Mediterraneo, al quale questa innovazione resta legata. Una debolezza fu la precarietà che caratterizzava le franchigie, spesso dipendenti dalla volontà di un sovrano o di un ministro o dagli interessi non sempre coerenti dei ceti mercantili locali. Lo scontro tra esigenze finanziarie immediate e il bisogno degli stati moderni di trovare nuove fonti di introito, contro la necessità di una espansione commerciale diffusa che aveva bisogno delle franchigie portò a una progressiva riduzione delle libertà commerciali e a rinnovi saltuari.

In seguito al modificarsi della congiuntura economica e mentale che aveva permesso la nascita di questa istituzione iniziarono a sorgere dubbi riguardo la sua utilità. Le prime critiche risolte contro i porti franchi, accusati di essere artefici di illusori miraggi, furono avanzate nel 1743 dal napoletano Carlo Antonio Broggia nel suo "Trattato dei

tributi". Broggia affermava come portasse «più conseguenze di soda utilità all'essenziale della Toscana un cantone di Firenze con le sue perfette manifatture di seta e coll'industria della seta stessa in pregio appo la gente più colta che non sono più Livorni» (Broggia 1804, 192-3). Altra vicenda esemplare del progressivo decadimento del mito del porto franco avvenne nel Regno di Napoli. Carlo di Borbone avrebbe voluto rispondere ai porti franchi creati nell'Adriatico con altri due porti franchi all'interno del Regno, a Brindisi e Pescara, ma ne fu dissuaso dalla Giunta del Commercio che non la ritenne una misura vantaggiosa per le finanze regie (Schipa 1904, 559-60). Persino a Livorno, a partire dal 1765, durante il regno di Pietro Leopoldo, si inaugurò una politica di potenziamento del commercio toscano e di sviluppo dell'agricoltura, da affiancare alla storica franchigia (Ciano 1989, 81-91). Con la diffusione delle idee liberali nel XIX secolo il ruolo del porto franco venne ulteriormente ridimensionato. La franchigia iniziava a essere considerata non solo anacronistica ma dannosa per la sovranità nazionale, che con quelle norme avrebbe sacrificato parte delle proprie prerogative a favore degli stranieri. È possibile ritrovare un segnale dell'avvenuto mutamento culturale di questi anni in un saggio in risposta a un nuovo progetto di porto franco a Napoli nel 1836, scritto dall'economista Mario Luigi Rotondo: «ci avea un tempo, e non è gran fatto lontano in cui taluni negozianti ci venivano abbagliando con questo vocabolo porto-franco dandocene ad intendere l'istituzione siccome sorgente d'oro e di prosperità» (Rotondo 1836, 64). Sul finire del secolo avvenne una parziale ripresa del tema, a seguito del ritorno di un'ondata protezionistica che colpì l'Europa in recessione e che portò a una ripresa del discorso in ambito politico. Un esempio sono le relazioni e le proposte di legge in Francia che chiedevano la reintroduzione della franchigia di Marsiglia così com'era stata in Antico Regime (Bertas 1898; Estrine 1899; Amiot 1899).

Conclusioni

Il porto franco ha rappresentato, per molti paesi affacciati sul Mediterraneo tra il XVII e il XVIII secolo, una sorta di panacea per la crisi e l'arretratezza del commercio. Sia che servisse a dare linfa a un porto in decadenza sia che dovesse promuovere e accrescere un nuovo scalo, questa istituzione si diffuse rapidamente da un porto all'altro. In particolare, il porto franco nacque come un'arma degli stati più deboli, della quale i forti potevano anche fare a meno (Masson 1904, 201-2), come dimostra il tipo particolare di franchigia che s'impose a Marsiglia. I porti franchi convenivano alle città che non avevano niente da perdere dall'affidare parte del proprio commercio alle potenze straniere. Fin dalle sue origini tra gli obiettivi di questi editti vi era la necessità di attirare le imbarcazioni straniere per sopperire alla debolezza della flotta nazionale o per ridare slancio a quest'ultima grazie all'intensificazione dei traffici. Attraverso il ricorso a capitali e imbarcazioni estere le località marittime avevano l'opportunità di

rilanciare il proprio commercio e di uscire da un quadro regionale o di dipendenza da una potenza maggiore, come poteva essere il caso delle città del litorale adriatico nei confronti di Venezia. L'istituzione del porto franco conobbe, infatti, una certa popolarità nei mari chiusi, dove in una stessa regione erano concentrati scali di più nazionalità e si svolgeva una grande redistribuzione di merci. Tale era la situazione del Mediterraneo, dove questa istituzione nacque e si diffuse, ma condizioni simili erano presenti anche nei mari del nord o nei mari caraibici (Dermigny 1974, 627), dove si cercarono di introdurre, sebbene con minor diffusione, simili esperimenti.

Il successo di uno scalo rispetto a un altro poteva essere influenzato, come si è osservato, dalle condizioni geografiche e climatiche, dall'effettiva applicazione degli editti, dalle particolari interpretazioni che ne venivano date o dalla presenza di un porto capace di accogliere le navi che si cercavano di richiamare con tale normativa. Ma l'aspetto più importante e forse il più emblematico fu la capacità del porto franco di attirare un certo "capitale umano". Gli ebrei, che fossero iberici o levantini, erano spesso gli stranieri più ricercati e desiderati in quanto parte di una rete di relazioni internazionali a lungo raggio e capaci di unire il porto dove risiedevano al più grande sistema mediterraneo o atlantico. Ma allo stesso modo si cercava di attirare inglesi, olandesi, tedeschi, greci, armeni, turchi e altri stranieri, richiamati per delle specifiche competenze (come i calafati e maestri d'ascia greci di cui si auspicava l'insediamento a Livorno) o per favorire semplicemente il rapido popolamento di una città che sarebbe dovuta diventare tappa fondamentale per le principali rotte commerciali. Questo tipo di normativa ha favorito lo sviluppo delle comunicazioni tra popolazioni differenti in un tentativo di convivenza pacifica, intento dichiarato esplicitamente in molti editti, come per il porto franco di Marsiglia, firmato da Luigi XIV: «*Comme le commerce est le moyen le plus propre pour concilier les différents nations, et entretenir les esprits les plus opposés dans une bonne et mutuelle correspondance*»⁶. Dopotutto era nell'interesse del paese ospitante che questi stranieri fossero trattati bene e che i loro connazionali commerciassero inviando le proprie merci. Spesso in questi porti erano presenti anche cimiteri e luoghi di culto di popolazioni di altre religioni (Giunti e Villani 2004, 35-51; D'Angelo 1995; Bertrand 2002), indice del grado di tolleranza promosso dalle autorità, che poteva essere più o meno esplicito (Do Paço *et al.* 2010; Antunes *et al.* 2014). Si sviluppava un'abitudine verso l'altro e il diverso la cui presenza, considerata utile e benefica per il commercio, si confrontava ogni giorno con l'istintiva repulsione del gruppo omogeneo ospitante. Capacità di adattamento e senso della relatività – uniti ai bisogni del commercio e della politica – stimolarono la riflessione e la presa di coscienza necessarie per il riconoscimento del 'diverso', in una polverizzazione delle distanze che tendeva a «*réduire l'univers en une province*» (Thuau 1966, 289).

⁶ Archives Chambre de commerce de Marseille, I 58, mars 1669.

Bibliografia

- Addobbati, Andrea. 2007. *Commercio, rischio, guerra. Il mercato delle assicurazioni marittime di Livorno, 1694-1795*. Roma: Edizioni di storia e letteratura.
- Amiot, Fernand. 1899. *Un port franc à Marseille. Etude historique, théorique et pratique*. Tesi di Dottorato. Marsiglia: Université de Marseille.
- Andreozzi, Daniele, Loredana Panariti e Claudio Zaccaria. 2009. *Acque, terre e spazi dei mercanti*. Trieste: Editreg.
- Antunes, Cati, Leor Halevi e Francesca Trivellato. 2014. *Religion and trade: cross-cultural exchanges in world history, 1000-1900*. Oxford: Oxford University Press.
- Bergasse, Louis e Gaston Rambert. 1955. *Histoire du commerce de Marseille vol.4: De 1599 à 1660*. Paris: Plon.
- Bertas, Pierre. 1898. *Marseille port franc*. Marseille: Moullot.
- Bertrand, Régis. 2002. "Les cimetières des « esclaves turcs » des arsenaux de Marseille et de Toulon au XVIIIe siècle." *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée* 99-100: 205-17.
- Bessi, Jean-Michel. 1972. *Le port franc de Nice, Villefranche et Saint-Hospice aux 17e et 18e siècles*. Tesi di Laurea. Nizza: Université de Nice.
- Bottari, Salvatore e Michela D'Angelo. 2005. *Post res perditas. Messina 1678-1713*. Messina: A. Sfameni.
- Bottin, Michel. 1979. "Port-franc et zone franche. Les franchises douanières du pays niçois." *Cahiers de la Méditerranée*, n.18, 1: 37-49.
- Braudel, Fernand e Ruggiero Romano. 1951. *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne (1547-1611)*. Paris: Colin.
- Calafat, Guillaume. 2012. "Être étranger dans un port franc. Droits, privilèges et accès au travail à Livourne (1590-1715)." *Cahiers de la Méditerranée* 84: 102-22.
- Calafat, Guillaume. 2012. "Topographies de « minorités »." *Liame* 24: 1-18. Ultimo accesso 15 luglio 2016. <http://liame.revues.org/271>.
- Calisse, Carlo. 1898. *Storia di Civitavecchia*. Firenze: Gaspero Barbera.
- Caracciolo, Alberto. 1965. *Le port franc d'Ancône. Croissance et impasse d'un milieu marchand au XVIIIe siècle*. Paris: SEVPEN.
- Carrière, Charles, Marcel Courdurié e François Rebuffat. 1968. *Marseille ville morte. La peste de 1720*. Marseille: Garçon.
- Carrière, Charles. 1973. *Négociants marseillais au XVIIIe siècle*. Marseille: Institut Historique de Provence.
- Carrière, Charles e André Tourret. 1979. *Richesse du passé marseillais. Le port mondial au XVIIIe siècle*. Marseille: Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille.

- Celesti, Michele. 1837. *Memoria sul porto franco e sul campo ossia debito pubblico della città di Messina*. Napoli: Stamperia della Sirena.
- Ciano, Cesare. 1989. "Pietro Leopoldo e il problema del porto di Livorno." In *La Toscana dei Lorena*, a cura di Zeffiro Ciuffoletti e Leonardo Rombai, 81-91. Verona: L.S. Olshki.
- Clément, Pierre. 1863. *Lettres, instructions et mémoires de Colbert, vol. II, 2a parte*. Paris: Imprimerie Impériale.
- Curiel, Carlo. 1922. *Trieste settecentesca*. Palermo: Sandron.
- D'Angelo, Michela. 1995. *Comunità straniere a Messina tra XVIII e XIX secolo: alle origini del British Cemetery*. Messina: Perna.
- D'Angelo, Michela. 2004. *Mercanti inglesi a Livorno, 1573-1737: alle origini di una British factory*. Messina: Istituto di studi storici G. Salvemini.
- Depping, Georg Bernhard. 1852. *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV, vol. III*. Paris: Imprimerie Nationale.
- Dermigny, Louis. 1956. "A propos du port franc de Marseille: armement languedocien et trafic du Levant et de Barbarie (1681-1795). 2ème partie." *Provence Historique* 23.6: 53-81.
- Dermigny, Louis. 1974. "Escalaes, échelles et ports francs." In *Les grandes escales, vol.3*, a cura della Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions, 213-644. Bruxelles: Éditions de la librairie encyclopédique.
- Destefanis, Giovanni Giuseppe (a cura di). 1804. *Il trattato de' tributi di Carlo Antonio Broggia*. Milano: Destefanis.
- Diedo, Giacomo. 1751. *Storia della repubblica di Venezia, vol. IV*. Venezia: Andrea Poletti.
- Do Paco, David, Mathilde Monge e Laurent Tatarenko. 2010. *Des religions dans la ville: ressorts et stratégies de coexistence dans l'Europe des XVI-XVIII siècles*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Dumond, Lionel, Jérôme Thomas e Stéphane Durand. 2007. *Les ports dans l'Europe méditerranéenne: trafics et circulation. Images et représentations (XVI-XXI siècles)*. Montpellier: Presses universitaires de la Méditerranée.
- Estrine, Lucien. 1899. *Un port franc à Marseille. Les enseignements de l'histoire et les desiderata actuels*. Marseille: Barlatier.
- Fasano Guarini, Elena. 1980. "La popolazione". In *Livorno e Pisa: due città e un territorio nella politica dei Medici*, a cura di Betti Carboncini, Adriano e Marco Bedini, 199-215. Pisa: Nistri-Lischi/Pacini.
- Filippini, Jean Pierre. 1998. *Il porto di Livorno e la Toscana, 1676-1814, 3 voll.* Napoli: Edizioni Scientifiche Italiane.

- Finardi, Sergio, e Elena Moroni. 2001. *Stati d'eccezione. Zone e porti franchi nell'economia-mondo*. Milano: F. Angeli.
- Frattarelli Fischer, Lucia. 2006. *Lo sviluppo di una città portuale: Livorno, 1575-1720*. Venezia: Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti.
- Gatti, Carlo. 2008. *Tra demografia e storia sociale. Gli ebrei di Trieste nel Settecento*. Trieste: EUT.
- Gatti, Carlo. 2009. "«Liberamente habitare». Spazi degli ebrei, spazi dei mercanti e spazi dei cittadini nella Trieste del '700." In *Acque, terre e spazi dei mercanti*, a cura di Daniele Andreozzi, Loredana Panariti e Claudio Zaccaria, 69-84. Trieste: Editreg.
- Genovesi, Antonio. 1824. *Lezioni di Commercio o sia di Economia civile: Vol. 1*. Milano: Società tipografica dei classici italiani.
- Giacchero, Giulio. 1972. *Origini e sviluppi del porto franco genovese: 11 agosto 1590-9 ottobre 1778*. Genova: Sagep.
- Giunti, Matteo e Stefano Villani. 2013. "L'antico cimitero degli inglesi di Livorno dalle origini al 1900". In *Un archivio di pietra: L'antico cimitero degli inglesi di Livorno. Note storiche e progetti di restauro*, a cura di Matteo Giunti e Giacomo Lorenzini, 15-30, 96-108. Pisa: Pacini.
- Grendi, Edoardo. 1987. *La repubblica aristocratica dei genovesi: politica, carità e commercio fra Cinque e Seicento*. Bologna: Il Mulino.
- Kalc, Aleksej. 2003. *Aspetti del popolamento e della politica dell'immigrazione nel porto franco di Trieste (secolo XVIII)*. Udine: Forum.
- Kalc, Aleksej e Elisabetta Navarra. 2003. *Le popolazioni del mare*. Udine: Forum.
- Kirk, Thomas Allison. 2005. *Genoa and the Sea: Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic, 1559-1684*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Lo Basso, Luca. 2002. *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*. Ventimiglia: Philobiblon Edizioni.
- Masson, Paul. 1904. *Ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui*. Paris: Hachette.
- Montanelli, Pietro. 1905. *Il movimento storico della popolazione di Trieste*. Trieste: Giovanni Balestra.
- Moroni, Marco. 2009. "Reti commerciali e spazi costieri: il caso di Ancona tra XVII e XVIII secolo." In *Acque, terre e spazi dei mercanti*, a cura di Daniele Andreozzi, Loredana Panariti e Claudio Zaccaria, 85-112. Trieste: Editreg.
- Piazza, Calogero. 1983. *Schiavitù e guerra dei barbareschi. Orientamenti toscani di politica transmarina, 1747-1768*. Milano: A. Giuffrè.
- Prosperi, Adriano (a cura di). 2009. *Livorno 1606-1806: luogo di incontro tra popoli e culture*. Torino: Allemandi.

- Rotondo, Mauro Luigi. 1836. *Su la scala-franca e sui lazzeretti. Riflessioni*. Napoli: Tipografia Flautina.
- Saracini, Giuliano, Carlo Enrico Sanmartino e Giovanni Francesco Venturini. 1675. *Notizie storiche della citta d'Ancona...* Roma: Nicolò Angelo Tinassi.
- Savary de Bruslons, Jacques. 1750. *Dictionnaire Universelle du Commerce, vol. 3*. Ginevra: Cramer-Philibert.
- Schipa, Michelangelo. 1904. *Il regno di Napoli al tempo di Carlo di Borbone*. Napoli: Luigi Pierro e figlio.
- Thuau, Etienne. 1966. *Raison d'état et pensée politique à l'époque de Richelieu*. Paris: Colin.
- Trivellato, Francesca. 2009. *The Familiarity of Strangers: The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*. New Haven: Yale University Press.
- Urbani, Rossana e Mimma Figari. 1989. *Considerazioni sull'insediamento ebraico genovese (1600-1750)*. Genova: Società Ligure di Storia Patria.
- Zysberg, André. 2007. *Marseille au temps du Roi-Soleil. La ville, les galères, l'arsenal, 1660 à 1715*. Marseille: Jeanne Laffitte.

Antonio Iodice earned his BA in "History of Social Sciences" from the University of Studies "Aldo Moro", Bari, in the academic year 2011-12, under the supervision of Professor Angelo Massafra. Subsequently, he earned a master's degree in "Historical Sciences" from the University of Rome, "La Sapienza", under the guidance of Professor Marina Caffiero, and co-tutor Professor Gilles Bertrand of Grenoble "Pierre Mendes-France" University. Antonio is currently enrolled in a PhD Program in "Historical, Archeological and Historical-Artistic Sciences" at the University of Studies of Naples, "Federico II", under the guidance of Professor Anna Maria Rao and co-tutored by Professor Brigitte Marin from the University of Aix-Marseille.

Email: barbaggiau@hotmail.it.