



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI NAPOLI  
**FEDERICO II**



**DOTTORATO IN  
SCIENZE STORICHE, ARCHEOLOGICHE  
E STORICO-ARTISTICHE (XXX CICLO)  
Co-tutela Italia-Francia**

**ÉCOLE DOCTORALE 355  
“ESPACES, CULTURES, SOCIÉTÉS”  
THESE EN VUE DE L’OBTENTION DU DOCTORAT  
D’HISTOIRE  
Cotutelle Italie-France**

Tesi di Dottorato:

Il porto franco, diffusione di un modello economico: politiche, attori, ideologie, mito.  
Due realtà a confronto: Genova e Marsiglia (1590-1817)

Le port franc, diffusion d’un modèle économique: politiques, acteurs, idéologies,  
mythe. Comparaison entre deux réalités: Gênes et Marseille (1590-1817)

**Dottorando**  
Dott. Antonio Iodice

**Tutor**  
Ch.ma prof.ssa Anna Maria Rao

**Directeur de thèse**  
Brigitte Marin, professeur des universités

**Coordinatore del dottorato (Italia)**  
Ch.mo prof. Francesco Caglioti

**Directeur de l’école doctorale (France)**  
Sabine Luciani, professeur des universités



Il porto franco, diffusione di un modello economico: politiche, attori, ideologie, mito.

Due realtà a confronto: Genova e Marsiglia (1590-1817)

Indice

## Introduzione

- Una storia bisecolare p. I
- Gli studi p.X

## I. Il porto franco: storia di un “contagio” internazionale

- Introduzione p. 1
- 1 Una doppia paternità? Il ruolo di Genova e Livorno nella formazione dei primi editti di porto franco p. 4
    - 1.1 La crescita di Livorno nel XVI secolo p. 5
    - 1.2 La riforma doganale del 15 marzo 1566 p. 7
    - 1.3 Evoluzione e modelli della politica livornese p. 9
    - 1.4 Genova, un porto franco d'emergenza p.12
    - 1.5 Le Livornine p.18
    - 1.6 Evoluzione della franchigia in “Portofranco libero, generale e generalissimo” p.23
    - 1.7 La franchigia informale di Livorno p.28
  - 2 Prima diffusione delle franchigie, tra Francia e Mediterraneo p.32
    - 2.1 Il tentativo nizzardo di incunarsi tra Genova e Marsiglia p.32
    - 2.2 La franchigia in Francia, al servizio del *Bien Public* p.37
    - 2.3 Differenze di modelli: Dunkerque p.39
    - 2.4 Il porto franco “contrattato” di Marsiglia p.40
    - 2.5 Reazioni e prime modifiche p.47
    - 2.6 “Porti franchi sulla carta”, diffusione tra papato e Regno di Napoli p.48
    - 2.7 I porti franchi adriatici in chiave anti-veneziana p.53
    - 2.8 La franchigia sull'asse Ancona-Trieste p.59
  - 3 Porti franchi europei tra Africa, mare del Nord e Caraibi p.65
    - 3.1 Tentativi di franchigie inglesi p.65
    - 3.2 I porti franchi atlantici e nei mari del Nord p.68
    - 3.3 La creazione di un porto franco nel mare del Nord: Marstrand, Svezia p.71
    - 3.4 Contrabbando e porti franchi coloniali p.75
    - 3.5 Il Free Ports Act p.78
- Conclusioni p.81

## II. Le franchigie di Genova e Marsiglia: aspetti a confronto

•	Introduzione	p. 85
4	La gestione del porto franco e il ruolo dei <i>négociants</i>	p. 87
	4.1 Il banco di San Giorgio	p. 88
	4.2 L'oligarchia genovese	p. 91
	4.3 Le istituzioni coinvolte nella gestione dello scalo	p. 93
	4.4 La Camera di Commercio di Marsiglia	p. 95
	4.5 Le famiglie al potere	p. 100
	4.6 Le principali istituzioni di Marsiglia	p. 103
	4.7 La Fronda marsigliese e la riforma dell'amministrazione	p. 105
	4.8 Il funzionamento delle franchigie	p. 109
	4.9 Genova	p. 110
	4.10 Esperimenti di franchigia: il porto franco del 1708	p. 113
	4.11 Marsiglia	p. 115
	4.12 Gli spazi delle franchigie: i magazzini di Genova	p. 119
	4.13 Il <i>territoire</i> di Marsiglia	p. 122
	4.14 <i>Agrandissement</i> del 1666	p. 123
5	Livorno, modello da superare	p. 129
	5.1 L'editto del 20%	p. 132
	5.2 L'adattabilità delle norme nei porti franchi genovesi	p. 137
	5.3 La peste di Marsiglia, un'opportunità da cogliere	p. 138
	5.4 Tra protezione e ritorsione	p. 142
	5.5 Bilancio delle rivalità	p. 144
6	L'importanza del porto franco per il commercio del Levante	p. 146
	6.1 Le Capitolazioni	p. 146
	6.2 Il commercio levantino	p. 148
	6.3 Le Capitolazioni genovesi	p. 149
	6.4 Le Capitolazioni francesi del 1673	p. 155
	6.5 Nuovi tentativi genovesi	p. 157
7	Il porto franco e l'invito agli stranieri	p. 162
	7.1 Ruolo degli stranieri negli editti	p. 164
	7.2 La nuova cittadinanza marsigliese	p. 167
	7.3 L'invito agli ebrei e musulmani nei porti franchi: Genova	p. 174
	7.4 L'invito agli ebrei e musulmani nei porti franchi: Marsiglia	p. 178
	7.5 Presenze fluttuanti	p. 181
8	Concorrenze e timori delle realtà locali	p. 184
	8.1 Ruoli e aspirazioni di Savona e La Spezia negli editti genovesi	p. 184
	8.2 Marsiglia, un problema di "scala": la concorrenza regionale	p. 191
	8.3 Il <i>Conseil du Commerce</i>	p. 194

- Conclusioni p. 204

### III. Il mito del porto franco

- Introduzione p. 206
- 9 Il porto franco nel pensiero economico p. 209
- 9.1 Le franchigie nel pensiero economico di Carlo Antonio Broggia p. 213
  - 9.2 Lo scontro Montesquieu-Dupin p. 215
  - 9.3 La funzione temporanea delle franchigie portuali p. 217
  - 9.4 Il dirigismo illuminato in Italia p. 219
  - 9.5 I fisiocrati francesi p. 222
  - 9.6 Considerazioni sulla franchigia genovese p. 223
  - 9.7 Verso la riabilitazione delle franchigie p. 225
  - 9.8 L'eredità di queste definizioni p. 231
- 10 La creazione del mito: il porto franco di Marsiglia tra Rivoluzione e Restaurazione p. 233
- 10.1 Il memoriale del 16 ottobre 1775 p. 237
  - 10.2 Il porto franco nei *Cahiers de doléances* marsigliesi p. 242
  - 10.3 Il porto franco durante la Rivoluzione p. 248
  - 10.4 Il porto franco durante il Consolato e l'Impero p. 252
  - 10.5 Progetti per un porto franco "alla genovese" p. 254
  - 10.6 La franchigia e l'imperatore p. 262
  - 10.7 La franchigia e il ritorno dei Borbone p. 267
  - 10.8 Lo spettacolo al Gran Teatro di Marsiglia: il canto de *La Franchise* p. 274
  - 10.9 Il ritorno della franchigia, 16 dicembre 1814-20 febbraio 1815 p. 277
- 11 Un porto franco nel Regno di Napoli: due secoli di progetti e discussioni p. 289
- 11.1 Le proposte di porto franco e "tratte franche" nei parlamenti napoletani p. 289
  - 11.2 La *Politica mercantile* di Vittorio Lunetti p. 294
  - 11.3 La scala franca napoletana p. 296
  - 11.4 Alessandro Riccardi e le richieste del ceto civile all'Austria p. 298
  - 11.5 Competizione per la franchigia tra Napoli e Pozzuoli p. 300
  - 11.6 Carlo di Borbone, il sogno di una franchigia p. 306
  - 11.7 Il progetto di Giuseppe Zurlo p. 310
  - 11.8 La scala franca di Napoli (1809-1824) p. 313
  - 11.9 Il progetto di una società anonima secondo alcuni scrittori napoletani p. 316
  - 11.10 La replica dei "lazzarettisti" p. 322
- Conclusioni p. 327

**Conclusioni generali** p. 329

<b>Bibliografia</b>	p. 334
<b>Sitografia</b>	p. 374
<b>Fonti a stampa</b>	p. 376
<b>Fonti d'archivio</b>	p. 383

Per indicare le collocazioni in nota negli archivi italiani e francesi sono state usate le seguenti abbreviazioni: Archives Nationales de Paris (ANP); Archives départementales des Bouches-du-Rhône (ADBdR); Archives Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence (ACCIMP); Archives Municipales de Marseille (AMM); Archivio di Stato di Genova (ASG); Biblioteca comunale Berio di Genova (BCB); Biblioteca Nazionale di Napoli (BNN).

## INTRODUZIONE

### *Una storia bisecolare*

Zone, porti o mercati franchi sono sempre espressione di una decisione del potere istituzionale, unico attore sufficientemente forte da poter legiferare una sospensione temporanea o stabile, parziale o totale, delle condizioni regolative “normali” vigenti in un certo insieme statale. Tale costituzione, nonostante il ruolo degli operatori locali o il parere di economisti e assemblee, dipese sempre, in ultima istanza, dal consenso dei leader politici.

La costituzione di un’area con un regime doganale-normativo speciale consentiva che un luogo potesse assumere, oltre alle caratteristiche prevedibili in un centro di traffici quale può essere un porto, caratteri affini alla extraterritorialità, con condizioni e regole deroganti rispetto al restante territorio di appartenenza.

Il diffondersi e propagarsi dei porti franchi a macchia d’olio in Europa fu un processo graduale che combinò sperimentazione e scontri burocratici o politici nella definizione delle singole norme. Le istituzioni locali condizionarono il tipo di porto franco che si poteva affermare in un dato scalo e l’immagine che di questo sarebbe arrivata ai contemporanei, imprimendosi poi nella memoria storica.

I primi modelli di porto franco vennero ideati in quanto centri di deposito e transito delle merci, per permettere a piccoli Stati come la Toscana granducale o la Repubblica di Genova di entrare nei circuiti commerciali maggiori ritagliandosi degli spazi interstiziali con l’offerta di servizi.

Si trattò di un processo, come già rilevato dagli economisti del XVIII secolo, strettamente dipendente dalle dinamiche del contesto economico internazionale, frutto del continuo mescolarsi e rimescolarsi di vantaggi e svantaggi competitivi che si producevano in un’Europa in continuo cambiamento. Piccoli Stati, repubbliche o grandi monarchie nazionali promossero al loro interno o ai confini iniziative che miravano semplicemente ad aumentare i volumi e la redditività dei propri scambi commerciali, indipendentemente dall’insorgere di elementi nuovi in tali traffici quali potevano essere una inusitata tolleranza religiosa o salvacondotti che potevano portare nel paese figure sociali poco raccomandabili come corsari, contrabbandieri o mercanti in bancarotta.

L’idea del porto franco nacque come il tentativo di “forzare” la spontanea dinamica di mercato che vedeva lo scenario mediterraneo e tirrenico passare in secondo piano a favore dello sviluppo di altre potenze nel nord Europa e del progressivo affermarsi delle rotte oceaniche.

L'insorgere di una forte competizione tra nodi di scambio relativamente contigui quali potevano essere Genova, Livorno, Nizza o Marsiglia, la diminuita competitività ed appetibilità commerciale dell'area, una fase di crisi dovuta a contingenze produttive sfavorevoli, come nel caso del primo porto franco genovese, o la necessità di attrarre competenze, strumenti tecnici e capitali non altrimenti disponibili o non più forniti dalle risorse interne in maniera sufficiente determinarono un processo imitativo e concorrenziale strettamente interconnesso.

In presenza di una situazione iniziale sufficientemente sana dal punto di vista politico e sociale ma economicamente difficile o non pienamente sviluppata, gli eventuali buoni risultati dell'area franca spesso stimolavano il trasferimento graduale di una parte delle regole e pratiche in vigore nella stessa all'economia di riferimento, coinvolgendo ad esempio il territorio dell'hinterland o l'intera regione di appartenenza dello scalo in un circolo virtuoso. Nel caso di una situazione politico-istituzionale diversa con, ad esempio, vasti fenomeni di corruzione e arretratezza economica o manifatturiera, l'effetto trascinalimento si esercitava nel senso opposto: le franchigie potevano essere ricettacolo ed fulcro dei fattori negativi presenti sul territorio, date appunto le ulteriori libertà concesse dallo stato di eccezionalità normativa. Un terzo effetto possibile si verificò in situazioni statali, troppo deboli per dimensione o risorse, che non seppero, vollero o poterono fermare la trasformazione dello stato di eccezione istituito. La situazione economica, troppo dipendente dalle fluttuazioni produttive e di mercato delle materie prime grezze, portava allo slittamento verso uno "stato di illegalità" più o meno tollerato dalle autorità. I profitti illeciti realizzati dagli operatori negli scali determinavano in genere un rapido deterioramento dell'economia esterna di riferimento.

Nel XX secolo ai mezzi dei porti franchi moderni furono affiancati tutti gli strumenti per permettere una rapida crescita industriale. Nei paesi in via di sviluppo spesso ci si focalizzava sulla creazione di zone di trasformazione per l'esportazione. Tali sistemi si basavano non solo su leggi ad hoc in ambito commerciale ma spesso anche su regolamentazioni riguardanti il lavoro e l'ambiente circostante, per poter stimolare l'impianto di nuovi complessi manifatturieri. Nei paesi industrializzati, invece, le zone per la libera esportazione fornivano magazzini a tariffe ridotte e servizi di base per la manipolazione delle merci prima che venissero importate nel regime doganale ordinario<sup>1</sup>. Dallo studio dei porti franchi che segue risulta una situazione complessa e sfuggente.

---

<sup>1</sup> François Bost, *Les zones franches, interfaces de la mondialisation*, in «Annales de Géographie», n. 658, 2007, pp. 563-585 ; Institut de droit des affaires d'Aix-en-Provence (a cura di), *Les Zones franches et les zones d'entreprises: aspects juridiques nationaux et internationaux*, Aix-en-Provence, Université Aix-Marseille, 1988; Raymond J. Waldmann, *Managed trade: the new competition between nations*, Cambridge, Ballinger Pub Co, 1986; Dennis A. Rondinelli, *Export Processing Zones and Economic Development in Asia: A Review and Reassessment of a Means of Promoting Growth and Jobs*, in «American Journal of Economics and Sociology», n. 46/ 1, 1987, pp. 89-105; Robert J. McCalla, *The Geographical Spread of Free Zones Associated with Ports*, in «Geoforum», n. 21/ 1, 1990, p. 121-134.



Non di rado al porto franco di Età moderna si affiancarono altri tipi di eccezioni, in una varietà di politiche e implicazioni economiche che presentano somiglianze con i modelli contemporanei. Le politiche più frequenti potevano riguardare, ad esempio, i permessi per particolari merci o mercanti, la formazione di compagnie commerciali nate con l'obiettivo di sfruttare le franchigie, ulteriori aree deregolate cui affidare compiti diversi, monopoli su alcune merci o criteri protezionistici apparentemente contraddittori. Potevano essere parte di strategie industriali o commerciali. L'esperienza di tali istituzioni ha avuto gli esiti più disparati e, a partire dal XVI secolo, è entrata stabilmente nell'agenda politica dei governi che ancora al giorno d'oggi discutono sulla loro utilità e convenienza, in un lavoro teorico che segue gli sviluppi tecnologici e politici internazionali e non conosce sosta.

L'istituzione di un porto franco o in generale di questi criteri di deregolamentazione in Età moderna comportò quasi sempre un braccio di ferro ed un conflitto tra gli interessi consolidati presenti nell'area ospite, le autorità centrali o regionali e i nuovi gruppi, stranieri o interni, attratti dai possibili vantaggi di queste normative.

L'analisi di tali conflitti rivela, sostanzialmente, quattro cause principali individuabili alla base: la modificazione della bilancia di potere tra i gruppi di interesse presenti nell'area; la modificazione dei poteri di controllo sui traffici rispetto all'autorità centrale; l'effetto potenziale dello stato di eccezione sulla società ospitante e sui suoi parametri di legalità e diritto alla rappresentanza; il fraintendimento più o meno interessato della natura e dello scopo della franchigia nel più ampio contesto dell'interscambio e della divisione internazionale del lavoro.

La prima categoria è la più generale e viene chiamata in causa ogni qual volta si dia ad un'economia la possibilità di attaccare i meccanismi che proteggono da incursioni indesiderate i gruppi di interesse consolidati e di diminuirne il potere di cooptazione. La reazione è una risposta quasi automatica data da quegli interessi a qualsiasi cosa minacci il loro controllo sulle quote di potere che ciascun settore crede di dover avere in un certo contesto. L'istituzione di un programma di porto franco in un'ottica di sviluppo regionale, con il potenziale arrivo di gruppi esterni, sia nazionali che internazionali e l'inevitabile confronto e rimescolamento delle carte in gioco e dei poteri di influenza sulla comunità politica di riferimento, veniva sentita come una minaccia e come tale trattata, almeno sino a quando la contrattazione sulle presenze societarie in città non fosse finita per includerne gli interessi. Pur nel riconoscimento generale dell'avvenuta istituzione, in certe situazioni ci si trovava di fronte a dibattiti e confronti che duravano decenni senza che nella pratica nulla venisse fatto.

La seconda categoria mette in campo due ordini di problemi, nazionali ed internazionali. L'ordine interno può essere descritto come la più semplice ed immediata risposta data dai gruppi di

interesse le cui fortune e ricchezze risiedevano nel potere di stabilire ritmi e velocità degli scambi realizzati in una certa area. Ceti politici locali, rappresentanze o corporazioni di mercanti, burocrazie preposte all'aspetto amministrativo degli scambi, organizzazioni criminali: tali gruppi, per ragioni diverse dal punto di vista morale o economico, vedevano in una istituzione come quella del porto franco uno strumento di potenziale minaccia di scardinamento del loro potere; veniva invece considerato un possibile strumento di crescita e promozione societaria dai gruppi che non riuscivano ad attingere abbastanza al potere.

È facile comprendere quanta parte della opposizione a simili norme potesse derivare dal vedere eliminate fonti di guadagno più o meno legali associate a certi gruppi. Una prova deriva dal fatto che in molti casi l'esistenza statale di un sistema di controlli generalizzato e di copiose legislazioni commerciali servì poco o nulla ad evitare pratiche illecite o criminali. I porti franchi rappresentarono in certi casi un ostacolo per i poteri locali, elemento che permette di spiegare certi misteriosi e lunghissimi ritardi nella loro realizzazione quand'anche ne venisse decisa l'attuazione.

L'ordine internazionale si riferisce invece all'opposizione che l'istituzione di una franchigia in certi nodi di scambio poteva generare nei gruppi di potere interessati al controllo di una certa area di influenza o dei movimenti "sotterranei" eventualmente presenti o possibili nell'area. L'istituzione del porto franco presentava due pericoli contrapposti, poiché il suo traffico semplificato e le folte presenze internazionali potevano servire da schermo sia per transazioni indesiderate da parte di potenze ritenute ostili, sia per le loro costanti operazioni di "osservazione" sui movimenti militari e sui traffici dell'altra parte<sup>2</sup>.

Gli effetti della franchigia sulla società ospitante e sui suoi parametri di legalità suscitavano preoccupazioni a seconda della situazione di partenza. I timori erano decisamente giustificati quando un programma di porto franco si applicava ad un paese di piccole o modeste dimensioni, mentre erano meno importanti quando si trattava di economie più grandi e diversificate, dove il commercio estero rappresentava una frazione minore per il bilancio dello Stato e in cui la regolazione della società, dell'attività economica e dei diritti dipendeva da un consolidato corpo di istituzioni, di natura monarchica o "repubblicana". In tali contesti un porto franco non era in grado di cambiare gli assetti vigenti e semmai era più probabile che l'influenza avvenisse in direzione opposta, stimolando il volume dei traffici.

Infine la quarta categoria di problemi nasce dal fraintendimento più o meno interessato della natura e del ruolo della franchigia in relazione alle tendenze di regolazione del commercio internazionale e della divisione del lavoro. Occorre innanzitutto specificare che il porto franco non è

---

<sup>2</sup> Guillaume Calafat, *La contagion des rumeurs. Information consulaire, santé et rivalité commerciale des ports francs (Livourne, Marseille et Genes, 1670-1690)*, in *Les consuls en Méditerranée, agents d'information (XVI-XXe siècle)*, a cura di Silvia Marzagalli, Parigi, Classiques Garnier, 2015, pp. 99-119.

legato all'esistenza di un mondo economico in cui prevalgono tendenze protezioniste, né ad uno orientato al libero scambio<sup>3</sup>. Questa è una divisione in termini e categorie che si affermò e sviluppò nel XIX secolo, attraverso la quale si cercò di analizzare e spiegare tale fenomeno. Resta indubbio che, storicamente, il diffondersi dell'una o dell'altra tendenza forgiava e modificava il carattere e il tipo di vantaggi offerto da una particolare zona in questo senso. A livello mondiale oggi sono ancora quasi un migliaio le aree economiche speciali istituite: in regioni come il sud est asiatico o il sud America se ne possono vedere numerose all'interno anche di uno stesso Stato.

I vantaggi del clima particolare offerto da un porto franco sono dei più diversi e in grado di adattarsi agli ambienti locali. Al variare delle condizioni che rendevano appetibili le aree economiche speciali per le loro disposizioni fiscali, per una semplificata e più rapida gestione degli scambi e per i bassi costi della manodopera, variavano anche i tipi di vantaggi disponibili in queste aree.

È bene inoltre tenere a mente che negli attacchi all'istituzione di un porto franco si usavano spesso motivazioni e concetti opposti, frutto sia di reale fraintendimento o, più semplicemente, del fatto che un dibattito in astratto sul porto franco non ha senso e lo ha invece uno legato al contesto preciso in cui si collocava l'intervento. Di tutti questi aspetti si troveranno esempi nella prima parte di questo lavoro, dedicata alla diffusione delle franchigie portuali dal Tirreno al mondo coloniale nel continente americano. Relazioni complesse potevano sussistere anche tra il porto franco e il suo hinterland, in uno sforzo continuo di stabilire dei legami con la produzione agricola e manifatturiera domestica.

I porti, che fossero franchi o meno, nell'immaginario collettivo non avevano bisogno di un hinterland: un esempio fu Amsterdam, grande porto di snodo tra flussi di grano polacco e flussi di altro genere. Anche Livorno era priva di hinterland nell'immaginario e nella proposta politica del granduca che volle proiettarlo sul mare: incardinarlo alla regione avrebbe significato bloccarne le potenzialità di sviluppo<sup>4</sup>. Come si vedrà anche a proposito della stessa realtà toscana, tuttavia, i porti franchi furono concepiti fin dall'inizio per lavorare in sinergia con i territori retrostanti dai quali potevano attingere personale e prodotti da sfruttare in un emporio aperto all'esterno. Anche se questo aspetto venne spesso trascurato nei testi degli editti ufficiali, il rapporto con l'hinterland risultò centrale nei conflitti e nelle negoziazioni amministrative.

---

<sup>3</sup> Concetti che risulterebbero anacronistici qualora si volesse tentare una loro stretta applicazione al panorama economico europeo di XVII e XVIII secolo.

<sup>4</sup> Queste osservazioni di carattere generale sono state fatte dal professor Biagio Salvemini nel corso del convegno tenutosi a Roma La Sapienza, dipartimento di Scienze Sociali ed Economiche, 9-10 febbraio 2017, su *Les hinterlands en Méditerranée. L'arrière-pays des villes de mer*, in un intervento dal titolo *Forme dell'insediamento e geometrie degli hinterland: il Regno di Napoli nel Settecento*.

Il porto franco moderno dunque non fu un oggetto univoco, come potrebbe far pensare la comparazione del capitolo seguente. Tentativi di definizione di ciò che era o non era un porto franco sono utili per discorsi su larga scala e comparazioni sulla lunga durata, ma risultano anche fuorvianti. Prima di tutto, tendono a offuscare una enorme varietà di norme e politiche che si celavano dietro l'espressione "porto franco". Inoltre, non permettono di comprendere gli obiettivi diversi, anche contraddittori, che i governi di Antico Regime intendevano raggiungere con queste istituzioni. La definizione canonica del termine, riportata dalla maggior parte dei lavori sull'argomento, risaliva alla formulazione di Savary des Bruslons nel suo *Dictionnaire du Commerce*:

Port franc, et termes de commerce de mer. C'est un port où il est libre à tous marchands, de quelque Nation qu'ils soient, de décharger leurs marchandises, et de les en retirer lorsqu'ils ne les ont pu vendre, sans payer aucun droit d'entrée ni de sortie<sup>5</sup>.

Si tratta di una definizione molto riduttiva, attenta solo alla politica doganale. Fa riferimento a un sistema di prelievo ormai obsoleto quando le amministrazioni pubbliche, incapaci di tenere sotto controllo le transazioni, si orientavano su sistemi di dazi in entrata e in uscita. È più semplice controllare la circolazione nello spazio e l'afflusso di merci e persone se si istituisce un *entrepôt* di questo tipo<sup>6</sup>. Il termine fu spesso associato ad altre norme di accoglienza verso stranieri, artigiani, marinai, mercanti, ecc., con una accezione anche morale. La popolazione, intesa come un insieme di risorse e di bisogni, rappresentava una ricchezza potenziale che lo Stato, attraverso la sua capacità di organizzazione e controllo, doveva mettere a frutto. Il suo significato si estese solo gradualmente, nel corso del XVII secolo, includendo anche bassi livelli di tassazione sulle importazioni ed esportazioni e facilitazioni a livello burocratico-amministrativo. Durante l'Illuminismo il porto franco fu spesso associato ad una certa idea di libertà da conciliare con il controllo economico dello Stato<sup>7</sup>.

L'enigma costituito dallo statuto ontologico del porto franco fu alla base di una moltitudine di lavori di storici, economisti, politici, filosofi e mercanti che cercarono di spiegarne la natura, le ragioni del successo o del fallimento di alcuni scali e di stilare un insieme di regole e

---

<sup>5</sup> Jacques Savary De Brûlons, *Dictionnaire Universel du Commerce*, vol. III, Genève, Cramer-Philibert, 1750 (1ed.1741), p. 309.

<sup>6</sup> Cfr. Jeanine Hortonéda, *Sécurité, territoire, population et Naissance de la biopolitique de Michel Foucault Contrechamp*, in «Empan», n. 3/59, p. 61-70 ; Michel Foucault, *Securité, territoire, population*, Paris, EHESS, 2004; Pierre Lascoumes, *La Gouvernamentalité : de la critique de l'État aux technologies du pouvoir*, in «Le Portique», n. 13-14, 2004.

<sup>7</sup> Corey S. Tazzara, *The masterpiece of the Medici: commerce, politics and the making of the free port of Livorno, 1574-1790*, Tesi di Dottorato, Stanford University, 2011, p. 27.

comportamenti comuni che potessero cristallizzare l'istituzione in quanto strumento di una politica economica precisa.

A rendere questo lavoro tanto difficile e complesso contribuirono senza dubbio gli stessi attori sociali coinvolti che, impegnati in un gioco continuo di contrattazione tra loro o con le autorità centrali, fecero ricorso a una serie di espedienti retorici e a strumenti come i memoriali, obiettivo dei quali non era riportare la realtà o una situazione definita, quanto piuttosto convincere l'interlocutore dell'assoluta ragionevolezza delle proprie motivazioni. Ancora adesso risulta difficile dipanare e distinguere tra ruolo del porto franco e crescita e sviluppo commerciale di uno scalo: è particolarmente complesso capire se l'istituzione della franchigia possa essere davvero alla base del successo di un determinato scalo o meno e gli stessi soggetti coinvolti non ebbero interesse nell'aiutare a sciogliere tali nodi.

Ipotizzando un ruolo non secondario delle forme di contrattazione, oltre che della osservazione del successo di scali come Livorno, si può affiancare a un discorso tecnico sul porto franco un altro che potrebbe essere definito di tipo "ideale". Il rapido propagarsi delle franchigie, i toni entusiastici di alcuni economisti e dei gruppi di potere in determinate località, contribuirono a creare una sorta di mito del porto franco, riconosciuto da parte della storiografia e mai preso in considerazione di per sé, affermatosi quasi come un fenomeno a parte.

Questo aspetto risulta particolarmente evidente nei propositi di franchigia del XVIII secolo e, soprattutto, nel discorso storiografico sul porto franco nel XIX secolo. Se si può dire che la concezione e attuazione dei porti franchi, insieme e attraverso sperimentazioni dirette, si sviluppò tra la seconda metà del XVI secolo e gli anni '60 del XVII, una vera riflessione teorica avvenne solo nel secolo successivo. Come osservò Mauro Luigi Rotondo nelle discussioni degli anni '30 del XIX secolo per un possibile porto franco a Napoli: «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»<sup>8</sup>. L'argomento, a livello storiografico, ha riscosso un certo successo fino alla prima metà del Novecento.

Sebbene alcuni storici abbiano fatto risalire le sue origini all'Antichità, il termine specifico di "porto franco" era utilizzato per descrivere realtà moderne come Livorno o Genova. I tentativi di manipolare i regimi doganali per incoraggiare e dirigere i flussi commerciali sono tuttavia molto antichi. Volendo tracciare una storia di questo tipo si potrebbe davvero individuare una continuità, insita nel tipo stesso di società creata dagli uomini nel corso dei secoli, che può essere fatta risalire

---

<sup>8</sup> Mauro Luigi Rotondo, *Su la scala franca e sui lazzeretti, riflessioni di M.L.R.*, Napoli, Tipografia Flautina, 1836, p. 64.

alle franchigie di Assur<sup>9</sup> o a quelle dell'isola sacra di Delo<sup>10</sup> o di Sibari<sup>11</sup>. Tali porti di transito si svilupparono ai confini dei grandi imperi territoriali come esigenza di località aperte dove i mercanti potessero portare le loro merci in sicurezza per rifornire hinterland molto vasti. Il concetto di «Port of Trade», elaborato da Polanyi e dalla sua scuola a partire dal caso africano di Widah, risponde anch'esso al problema del commercio interculturale su lunga distanza e presenta vistose rassomiglianze con il porto franco di Livorno<sup>12</sup>. Robert B. Revere, Anne Chapman e Rosemary Arnold, ispirati dal lavoro di Polanyi, individuarono nel «porto franco» uno dei tipi di commercio interculturale<sup>13</sup>. Con questo termine essi intendevano un luogo che incorpora tutta una serie di pratiche istituzionali tipiche del commercio interculturale nelle società premoderne. I porti franchi individuati da questi studiosi furono città o piccoli Stati, non necessariamente sulla costa, riconosciuti come luoghi neutrali nelle lotte degli Stati più grandi e mantenuti tali intenzionalmente, senza protezione militare. In questo contesto, dove si riunivano stranieri di più nazionalità per commerciare specifici prodotti, il commercio a lunga distanza veniva strettamente controllato dal governo e subordinato ai suoi fini. L'amministrazione prevaleva sui processi "economici" della competizione. Il governo stabiliva le condizioni dello scambio, fissava i prezzi e li manteneva fermi per lungo tempo. Era esclusa la possibilità di un mercato dove i prezzi venissero determinati dal gioco della domanda e dell'offerta. Queste caratteristiche rendono difficile adattare tale concetto al modello di porto franco che si sviluppò nel Mediterraneo tra XVII e XVIII secolo.

Bisogna evitare di confondere questi esempi di porti franchi ante litteram con la situazione mediterranea di Età moderna, nonostante alcune innegabili somiglianze. Il porto franco preso in esame da questa ricerca rappresenta un concetto importante nella comprensione di fenomeni economici e politici, sintomo di un ripensamento dei rapporti tra Stato, commercio e

---

<sup>9</sup> Assur, piccola città dell'impero assiro, all'inizio del II millennio a.C., grazie ad una sorta di "porto franco fluviale" (esenzione da dazi) creato per sviluppare attività tessile e manifatturiera, divenne in pochi anni crocevia fondamentale di traffici fluviali e carovanieri. cfr. Amélie Kuhrt, *The old assyrian merchants*, in *Trade, traders and the ancient city*, a cura di Helen Parkins e Christopher Smith, Londra, Routledge, 1998, pp.16-30; Piotr Steinkeller, *The administrative and economic organization of the Ur III state: the core and the periphery*, in *The organization of power: aspects of bureaucracy in the Ancient Near East*, a cura di McGuire Gibson e Robert D. Biggs, Chicago, The Oriental Institute of the University of Chicago, 1991, pp. 15-33.

<sup>10</sup> Delo, dichiarata franca dalle autorità romane nel 167 a.C., si sviluppò rapidamente come porto di transito grazie alle esenzioni doganali e anche al trasferimento di mercanti e finanziari romani che prenderanno il controllo dei traffici. cfr. Nicholas K. Rauh, *The sacred bonds of commerce. Religion, economy and trade society at Hellenistic roman Delos*, Amsterdam, J.C. Gieben, 1993; Gary Reger, *Regionalism and change in the economy of independent Delos*, Berkeley, University of California Press, 1994.

<sup>11</sup> Paul Masson, *Ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui*, Parigi, Hachette, 1904, p. XIX.

<sup>12</sup> Cfr. Robert B. Revere, *No Man's Coast: Ports of Trade in the Eastern Mediterranean*, in *Trade and Market in the Early Empires. Economies in History and Theory*, a cura di Karl Polanyi et al., New York, The Free Press, 1957, pp. 38-63; Karl Polanyi, *Ports of Trade in Early Societies*, in «Journal of Economic History» n.23/1, 1963, pp. 30-45. Polanyi insiste molto sulla natura non competitiva e sugli aspetti di neutralità e sicurezza di queste soluzioni amministrative.

<sup>13</sup> Revere, *No Man's Coast*, cit.; Anne M. Chapman, *Port of Trade Enclaves in Aztec and Maya Civilizations*, in *Trade and Markets in the Early Empires*, cit., pp. 114-153; Rosemary Arnold, *Separation of trade and market: great market of Widah*, in *Trade and Markets in the Early Empires*, cit., pp. 177-187.

regolamentazioni. Corey Tazzara ha ipotizzato due distinte ere dei porti franchi, una tra XVII e XVIII secolo e un'altra in seguito alla Seconda Guerra Mondiale<sup>14</sup>. Il fatto che Tazzara nella sua tesi sul porto franco di Livorno individui come date limite l'intervallo 1574-1790 mentre Samuel Fettah, in un lavoro analogo sulla franchigia livornese, scelga invece le date 1737-1868, è rivelatore della forte continuità di alcune tematiche, il che rende molto difficili e arbitrari i tentativi di periodizzazione<sup>15</sup>.

A partire dalle prime franchigie ufficiali, proclamate nel XVII secolo, la storia della diffusione e del ripensamento del fenomeno del porto franco è senza soste, nonostante alcuni “cali di popolarità”. Oltre alle continue nuove istituzioni di zone franche in particolari aree dell'economia mondo nell'ultimo secolo, per quanto diverse dai modelli qui presi in esame, anche le pubblicazioni che hanno avuto come soggetto il porto franco non hanno mai conosciuto interruzioni.

Ho scelto di adottare come intervallo di anni il 1590-1814. Si tratta, grosso modo, della nascita e della fine di una concezione particolare della franchigia, tipica dell'Europa di Antico Regime. Il 1590 fu l'anno che vide la promulgazione delle facilitazioni per marinai, mercanti e artigiani stranieri per abitare in Livorno, un'anticipazione di quegli editti di poco successivi ricordati come Livornine (1591/1593). A Genova, sempre nel 1590, venne bandito il primo porto franco delle vettovaglie. In una forma ancora embrionale, questo fu l'anno che vide l'idea di porto franco essere per la prima volta messa in atto.

Il 1817 invece segnò una data particolare per l'altro caso preso in esame da questa ricerca, la città di Marsiglia. La Rivoluzione francese fu una cesura importante sotto molti aspetti. In Francia i porti franchi furono aboliti in quanto contrari ai principi di uguaglianza su cui si basava la Rivoluzione, sebbene anche in questo caso è interessante osservare il ruolo di certe fazioni e città schierate contro questa istituzione in quanto contraria ai propri interessi. Anche a Livorno e Genova, in seguito all'occupazione francese, vennero imposti dei nuovi governi e fu uniformato il sistema doganale, con il conseguente decadimento delle storiche franchigie. A Marsiglia il porto franco, cui nei discorsi pubblici la Camera di Commercio locale faceva risalire ogni ricchezza della città, venne smantellato.

Nel 1817, dopo l'esperienza napoleonica e a seguito di aspre rimostranze e scontri a livello politico, il ritorno dei Borbone coincise con la reintroduzione della tanto desiderata franchigia. Ma la situazione era irrimediabilmente cambiata: il Regno, così come gli imprenditori locali, si erano orientati su nuove attività produttive e anche la situazione tecnologica andava evolvendosi con l'affermarsi di nuovi fattori, primo fra tutti un sempre maggior impiego delle imbarcazioni a vapore.

---

<sup>14</sup> Tazzara, *The masterpiece of the Medici*, cit., p. 24.

<sup>15</sup> Cfr. Tazzara, *The masterpiece of the Medici*, cit. ; Samuel Fettah, *Les limites de la cité. Pouvoirs, espaces et sociétés à Livourne au temps du port franc (XVIIe-XIXe siècle)*, Roma, Ecole française de Rome, 2017.

Il 1817, anche se in teoria marcò l'inizio della ripresa del modello classico di porto franco per Marsiglia, con modifiche poco apprezzate rispetto agli editti originari, rappresentò allo stesso tempo la presa di consapevolezza di una situazione profondamente cambiata, la prova che un ritorno al passato non era più praticabile e che anche le franchigie dovevano essere riconfigurate. Ciò risulta ancor più evidente dal fatto che furono gli stessi negozianti marsigliesi a chiedere ed ottenere, nel 1821, l'abolizione del porto franco per cui avevano tanto lottato.

Anche a Genova e Livorno con la Restaurazione si reintrodussero le franchigie, il che induce a due ulteriori osservazioni. Le date prese in esame permettono di considerare un intervallo abbastanza omogeneo e sincronico, sebbene prendano in considerazione un arco di tempo piuttosto lungo. Il ritorno delle franchigie invece impedisce di parlare di epoche separate del porto franco, in quanto si trattò di un processo continuo, con solo alcune interruzioni. Anche nel momento in cui venivano sospese, si continuava a discutere di franchigie ogni giorno, a progettare nuovi modelli in aree da valorizzare o a includerle in piani contro i rivali commerciali. Sono cambiati i modi, le tecnologie, gli ordinamenti politici, ma l'istituto del porto franco non è mai del tutto scomparso.

### *Gli studi*

Possono esserci diversi modi di studiare le politiche economiche nell'Europa di Età moderna. Le ricostruzioni più recenti tendono a porre questioni come quelle legate al porto franco in un'ottica di scontri di interesse tra gli attori sul posto, le autorità regionali o centrali e gli operatori commerciali fuori dallo scalo. In questa prospettiva i sovrani agiscono da mediatori tra i diversi gruppi di interesse legittimando e privilegiando alcune manovre e alcuni calcoli politici a discapito di altri.

Alcuni studiosi, come Daniele Andreozzi nella ricostruzione delle franchigie triestine, hanno privilegiato schemi che mostrassero il modo in cui gli individui potevano ottenere il favore di personaggi influenti della corte per promuovere i propri interessi in ambito commerciale o manifatturiero. Altri hanno seguito un approccio più analitico concentrandosi sugli editti emanati dalle autorità centrali e sulle discrepanze nella loro attuazione pratica. Si tratta di aspetti spesso presenti contemporaneamente nella gestione di un porto franco, oltre ai quali bisognerebbe prendere in considerazione la storia politica, economica, sociale e del contesto internazionale della singola realtà di riferimento.

Fin dal periodo immediatamente successivo alla soppressione di una franchigia locale, gli storici cercarono di fornire interpretazioni e resoconti di ciò che essa aveva rappresentato per il porto di volta in volta preso in esame. Nel tentativo di rintracciare gli albori di alcune istituzioni ci si è spinti fino all'Antichità e all'epoca della fondazione originaria degli insediamenti, quasi a voler giustificare la presenza e la necessità di un porto franco come se fosse stato "inevitabile". Paul



Masson riportò, senza dubbio con una esagerazione voluta, come per i marsigliesi la propria particolare costituzione fosse considerata «le Palladium de leur prospérité»<sup>16</sup>.

Essendo un tema rimasto sempre all'ordine del giorno nello scenario politico internazionale, le ricostruzioni storiche che si sono succedute fino alla prima metà del XX secolo ebbero come obiettivo principale non tanto spiegare la dinamica complessa che portò alla nascita e allo sviluppo di una tale istituzione, quanto piuttosto tracciare un bilancio del ruolo della franchigia per suggerire un modello da seguire alle élites politiche dominanti<sup>17</sup>.

In realtà, come vorrei dimostrare, gli obiettivi delle franchigie erano diversificati e le funzioni economiche più complesse di quelle individuate da Savary e successivamente riprese dagli storici. Per fondare un armamentario concettuale si può fare ricorso a categorie come quella già citata del "Port of Trade" dalla quale, tuttavia, bisogna riuscire a distinguere i singoli casi. Anche l'appartenenza stessa di Genova e Marsiglia alla categoria di porti franchi è discussa dalla storiografia attuale. Se questo aspetto è ancora oggetto di dibattiti nonostante i proclami e il passato riconoscimento internazionale in quanto porti franchi, ciò può essere letto come un sintomo della limitatezza delle nostre categorie interpretative che, a volte, non riescono a rendere conto della varietà delle situazioni reali. Nel XVIII secolo alla definizione canonica si aggiunse gradualmente anche la possibilità di vendere merci di qualunque provenienza, come i prodotti rubati dai corsari, approfittando dei frequenti salvacondotti<sup>18</sup>.

Il Mediterraneo, sebbene non più centrale nella economia globale, rimaneva uno scenario decisivo nell'Antico Regime. L'analisi delle franchigie permette ulteriori indagini sulla configurazione delle relazioni politiche e commerciali tra Stati di differenti grandezze e ordinamenti. Sempre in questa chiave di lettura, con una focalizzazione sui conflitti giurisdizionali e la regolazione del commercio, le franchigie portuali figurano nei lavori di storici come Guillaume Calafat<sup>19</sup>, Silvia Marzagalli<sup>20</sup>, Samuel Fettah<sup>21</sup>, Nadine Hunt<sup>22</sup>.

---

<sup>16</sup> Masson, *Ports francs*, cit., p. 1.

<sup>17</sup> José Elias De Molins, *Puertos Francos. Puertos de Marsella, Genova y Barcelona*, Barcellona, Imprenta Barcelonesa, 1901; Georges Musset, *Les ports francs, étude historique*, Parigi, Ernest Leroux, 1904; Masson, *Ports francs*, cit.; Bruno Minoletti, *I Porti Franchi*, Torino, Einaudi, 1939.

<sup>18</sup> In realtà si tratta di una funzione assunta nei porti franchi fin dai primi editti. Nizza e Villafranca già dal 1613 contribuirono alla creazione di un *topos* che verrà cristallizzato solo nel secolo successivo.

<sup>19</sup> Guillaume Calafat, *Être étranger dans un port franc. Droits, privilèges et accès au travail à Livourne (1590-1715)*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 84, 2012, pp. 102-122; Calafat, *La contagion des rumeurs*, cit.; Guillaume Calafat, *Ramadan Fatet vs John Tucker. Trials and forgery in Egypt, Syria and Tuscany (1739-1740)*, in «Quaderni Storici», n. 143/2, 2013, pp. 419-440.

<sup>20</sup> Silvia Marzagalli, *Les boulevards de la fraude. Le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2000.

<sup>21</sup> Fettah, *Les limites de la cité*, cit.

<sup>22</sup> Nadine Hunt, *Contraband, Free Ports and British Merchants in the Caribbean World, 1739-1772*, in «Diacronie, Studi di Storia Contemporanea: Contrabbandieri, pirati e frontiere: per una storia delle pratiche informali nell'America Centrale (XVII-XXI secolo)», n. 13, 2013, pp. 1-11.

Ultimamente la tematica del porto franco è stata ripresa da un progetto di ricerca interuniversitario promosso dall'Università di Pisa che lo ha studiato in relazione a tematiche quali la neutralità militare, la società commerciale e le relazioni tra gli Stati<sup>23</sup>. A seguito di questi seminari e ricerche il professor Koen Stapelbroek, dell'Università di Helsinki, ha organizzato un *network* internazionale per lo studio dei porti franchi, di cui faccio parte. Obiettivo del gruppo di ricerca è condividere le varie bibliografie nazionali sui porti franchi per inserirli in una dimensione globale e mettere in collegamento i ricercatori dei vari paesi<sup>24</sup>.

Per quel che riguarda Genova, solo alla fine degli anni '30 del XIX secolo e nel 1846, ad opera di Michele Giacomo Cevasco e di Luigi Zenone Quaglia, furono pubblicate due statistiche sulla vita economica cittadina<sup>25</sup>. Furono utilizzate come punto di riferimento da tutti gli studiosi di economia ligure del XIX secolo, data la scarsità di ulteriori fonti a riguardo. Il porto franco in questo contesto non fu semplicemente oggetto di analisi storica ma, soprattutto, materia di discussione giornaliera nella ricerca di nuove norme con cui rispondere alla concorrenza triestina e marsigliese, un'analisi di problematiche di ordine pratico<sup>26</sup>. Con l'integrazione della Repubblica genovese nel Regno sabauda divenne necessario mettere in atto una politica economica mirata ad integrare forze pubbliche e private al fine di fare dello scalo ligure un emporio posto al servizio non solo del Piemonte ma anche, con la liberazione della Lombardia, di tutta la valle Padana e successivamente dell'Europa centro-occidentale.

Ad occuparsi di questo argomento furono, nella maggior parte dei casi, storici locali prestati dalle Facoltà di Economia. Allo stesso modo il carattere di queste ricerche, alcune particolarmente accurate soprattutto sul versante delle notazioni archivistiche, risentì delle debolezze tipiche di questo genere di lavori: un impianto strettamente regionale. Il primo a studiare in sé il porto franco genovese fu Alfio Brusa, docente di geografia economica, con due interessanti saggi sull'argomento<sup>27</sup>. Giulio Giaccherò, nel 1974, fu l'autore dell'unica monografia di riferimento su

---

<sup>23</sup> Riprendendo temi della antropologia economica come il "Port of Trade" della scuola di Polanyi. Tra i principali partecipanti al progetto figurano Antonella Alimento, Wolfgang Kaiser, Françoise Janin, Koen Stapelbroek, Manuel Herrero e Antonio Trampus. Cfr. Antonella Alimento, *War, trade and neutrality, Europe and the Mediterranean in seventeenth and eighteenth centuries*, Milano, Franco Angeli, 2011. Questa collaborazione ha inoltre permesso due workshop: *The free ports in Ancien Régime Europe: Livorno, Trieste, The United Provinces, Marstrand*, il 5-6 novembre 2009 a Pisa; *Commercial networks, national interests and trade treaties in Ancien Régime Europe*, il 17-18 giugno a Siviglia. A questi è da aggiungere un altro convegno al quale ho partecipato come relatore, organizzato da Antonio Trampus: *Libertà e commercio: i porti franchi nel lungo Settecento*, il 23-24 aprile 2015 a Venezia.

<sup>24</sup> Sulla pagina web del gruppo sono presenti i profili dei collaboratori, la bibliografia, le fonti e gli eventi sui porti franchi che sono organizzati. Cfr. <https://www.helsinki.fi/en/researchgroups/a-global-history-of-free-ports>

<sup>25</sup> Michele Giacomo Cevasco, *Statistique de la ville de Gênes*, 2 voll. Genova, 1838-1840; Luigi Zenone Quaglia, *Prospetto per ordine alfabetico dell'attuale industria fabbrile e manifattrice genovese*, Torino, Giuseppe Fodratti, 1846.

<sup>26</sup> Luisa Piccinno, *La riflessione economica in Liguria tra scienza e pratica (XVI-XIX)*, in «Rivista di Storia Economica», n. 5, 2002, p. 25.

<sup>27</sup> Cfr. Alfio Brusa, *Dal porto franco della repubblica genovese al deposito franco dei giorni nostri*, Milano, Luigi Alfieri, 1953; Alfio Brusa, *Il porto franco della repubblica genovese. Basi storiche e geografiche*, Genova, Arti Grafiche Peirano, 1948.

questo tema: *Origini e sviluppo del porto franco genovese*<sup>28</sup>. La monografia si caratterizza per un vasto utilizzo delle fonti, circostanza di per sé rara quando si ha a che fare con questi lavori, insieme però ad uno stile piuttosto desueto e a un'ottica "di parte" verso la Repubblica genovese fino a sfiorare, in alcuni casi, un vero e proprio campanilismo. Il lavoro avrebbe invece beneficiato di una maggiore apertura e, soprattutto, di una riflessione critica sulle fonti citate.

La quasi totalità dei lavori successivi, nel bene e nel male, hanno ripreso le pubblicazioni di Giacchero come base di partenza. A partire dagli anni immediatamente successivi un gruppo di storici dell'Università di Genova, mi riferisco a Edoardo Grendi, Giorgio Doria, Giuseppe Felloni, Giovanni Assereto, Luca Lo Basso e altri, ha fatto significativi progressi nelle ricerche a livello cittadino e regionale, inserendo la situazione genovese nel più ampio contesto europeo. L'argomento del porto franco fu considerato in quanto aspetto tra i tanti delle politiche e della vita economica genovese, come ad esempio nelle pubblicazioni di Luisa Piccinno<sup>29</sup>.

Nel 2011 Thomas Allison Kirk, dell'Università dell'Oklahoma, ha ripreso questo tema dedicandogli un capitolo del suo volume *Genoa and the Sea, 1559-1684: Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic*<sup>30</sup>. Si tratta di un lavoro interessante di uno studioso americano che, facendo ricorso ad alcune semplificazioni, permette di comprendere meglio la nostra stessa area culturale. Kirk propone infatti un modello di sviluppo delle franchigie genovesi che prende in considerazione la situazione mediterranea contemporanea, teoria già avanzata in alcuni suoi precedenti articoli<sup>31</sup>.

In particolare, si riconosce una sostanziale differenza tra il porto franco genovese e quello livornese, che a sua volta rimanda a due differenti concezioni della franchigia progressivamente affermatesi e consolidatesi in Europa. I due modelli sono quelli dell'emporium e dell'*entrepôt*<sup>32</sup>. Ritengo che in questo caso l'autore abbia proposto una semplificazione fuorviante. È tuttavia

---

<sup>28</sup> Giulio Giacchero, *Origini e sviluppi del porto franco genovese: 11 agosto 1590-9 ottobre 1778*, Genova, Sagep, 1972; Il volume fa parte di una raccolta, sempre ad opera di Giacchero, con ricerche sul Banco di San Giorgio di Genova e sull'economia genovese nel Settecento. I tre volumi complessivamente restituiscono un'interessante analisi della vita politico-economica della Dominante tra XVII e XVIII secolo. Anche Claudio Costantini ha dedicato qualche pagina all'argomento, cfr. Claudio Costantini, *L'istituzione del porto franco genovese delle merci*, in «Miscellanea di Storia Ligure», vol. IV, a cura dell'Università di Genova, Genova, Ferrari, Ocella e C., 1966.

<sup>29</sup> Luisa Piccinno, *Il commercio marittimo e lo sviluppo del porto di Genova tra Medioevo ed età Moderna*, in «Rivista di Storia Economica», n. 12, 2004, pp. 1-27; Luisa Piccinno, *Economia portuale e operatività marittima*, Genova, secc. XVII-XIX, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2000.

<sup>30</sup> Thomas Allison Kirk, *Genoa and the Sea: Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic (1559-1684)*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2005.

<sup>31</sup> Cfr. Thomas Allison Kirk, *Genoa and Livorno: Sixteenth and Seventeenth century Commercial Rivalry as a Stimulus to Policy Development*, in «History», vol. 86/281, 2001, pp. 3-17; Thomas Allison Kirk, *A little country in a world of Empires: Genoese attempts to penetrate the maritime trading empires of the seventeenth century*, in «The Journal of European Economic History», n. 25/2, 1996, pp. 407-421. Successivo al volume citato è invece Thomas Allison Kirk, *La crisi del 1654 come indicatore del nuovo equilibrio mediterraneo*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n. LI/1, 2011, pp. 527-538.

<sup>32</sup> Kirk, *Genoa and the sea*, cit., p. 155.

innegabile che negli editti di porto franco di antico regime co-esistevano due anime precise: due aspetti che potevano convivere nei vari tipi di porto franco esaminati, più o meno latenti o manifesti, con influenze e ruoli diversi, ma in molti casi riconoscibili.

Un porto poteva essere dichiarato franco nel suo essere accessibile a qualunque mercante vi volesse commerciare, o poteva essere semplicemente esente da imposte, preferendo cioè concentrarsi sulle merci in entrata o uscita che non avrebbero pagato tasse doganali. Genova, sempre secondo Kirk, apparterebbe alla categoria dell'*entrepôt*, in cui la priorità era attirare le merci a tariffe ridotte. Livorno fu invece l'archetipo dell'*emporium*, un luogo dove i mercanti di ogni provenienza e religione potevano essere accolti allo stesso modo, per incentivare la redistribuzione dei prodotti toscani.

Anche coloro che scrissero della storia del porto franco di Marsiglia si concentrarono sull'ambito locale e, soprattutto, utilizzarono i documenti a loro disposizione per far valere delle tesi immediatamente legate al clima politico in cui scrissero.

Il porto franco di Marsiglia fu ufficialmente istituito nel marzo 1669 per volere di Colbert<sup>33</sup>. La sua gestione, insieme al controllo del commercio cittadino e degli scali con il Levante, venne da subito affidata alla *Chambre de Commerce*, organismo fondato nel XVI secolo e composto dai negozianti locali più autorevoli.

Il decreto avrebbe dovuto semplificare o rimuovere le varie gabelle e i pagamenti sulle merci in entrata, ma fu accompagnato da una tassa del 20% sul valore delle mercanzie del Levante che fossero arrivate su navi straniere, applicabile anche sulle stesse navi francesi qualora queste «*auraient été entreposées à Gênes, Livourne et autres villes des pays étrangers*»<sup>34</sup>. Questa tassa si dimostrò un vero e proprio “pomo della discordia” all'interno delle varie interpretazioni storiografiche portando alcuni storici, come Biagio Salvemini, ad affermare che nel caso marsigliese non si possa affatto parlare di porto franco<sup>35</sup>.

Jules Julliany nel 1833 scrisse la prima ricerca di carattere scientifico sul porto franco di Marsiglia con il suo *Essai sur le commerce de Marseille*<sup>36</sup>. L'autore era membro della Camera di Commercio, entrato subito dopo l'importante riforma del 1832 che aveva cambiato le norme per le nomine e permesso l'ingresso di personale e idee nuove. Per questa ragione, Julliany si allontanò dalla linea tenuta fino a quel momento dai suoi colleghi, i quali ancora domandavano a gran voce il

---

<sup>33</sup> Cfr. AMM, BB 103, *Délibérations et actes du Conseil de ville*, 1 avril 1669.

<sup>34</sup> ACCIMP, I 58, *Recueil divers*, 10 Juillet 1703.

<sup>35</sup> Nel corso di una relazione tenuta alla Ecole Française de Rome l'8-10 settembre 2016. *Les règles des lieux. Espaces, institutions et société dans la ville moderne (XVIe-XVIIIe siècles)*.

<sup>36</sup> La prima edizione di questo lavoro è del 1833 ma faccio riferimento alle pagine della seconda edizione: Jules Julliany, *Essai sur le commerce de Marseille*, 2 voll., Marsiglia, Jules Barile, 1842.

ristabilimento delle franchigie cittadine così com'erano in Antico Regime. L'autore si ispirò a moderni principi di liberismo economico, in parte enunciati nel preambolo della sua ricerca<sup>37</sup>.

L'adesione a questi principi e la possibilità di reintrodurre un sistema simile nella situazione economico-politica in cui Julliany scriveva lo portarono ad assumere una posizione molto netta sulla questione della franchigia marsigliese, concentrandosi su due punti. Da una parte cercò di innalzare l'opera di Colbert ad esempio ante litteram di liberalismo economico e lungimiranza politica, tanto che le riforme del ministro sembravano sufficienti da sole a spiegare la ripresa del commercio Marsigliese nel XVII secolo<sup>38</sup>. Dall'altra, contrappose i principi enunciati nel porto franco alle successive restrizioni e tasse imposte al commercio, cause invece della rovina e della mancata applicazione delle norme inizialmente previste.

Nell'argomentazione di Julliany risaltava continuamente la condanna verso le istituzioni di Antico Regime, alle quali sarebbe mancata la consapevolezza necessaria per condurre delle vere politiche liberali, nonostante il genio isolato di Colbert. La tassa del 20%, in particolare, risultava incompatibile con l'idea di franchigia dell'autore. Ne risultava un orientamento netto verso la ripresa e attualizzazione di alcuni temi, mentre altri furono posti in secondo piano o criticati al fine di promuovere una specifica reintroduzione del porto franco in Francia nella metà del XIX secolo.

Il dibattito pubblico riprese soprattutto dopo il 1897<sup>39</sup>. Si trattava di un momento in cui nel paese si discuteva l'adozione di nuove misure protezioniste nonostante l'opposizione da parte di alcune città come Marsiglia, che basavano parte della propria industria sul rifornimento di materie prime dall'estero<sup>40</sup>. In questo periodo furono scritti, soprattutto da parte di giuristi ed economisti piuttosto che di storici, numerosi progetti di reintroduzione del porto franco, a Marsiglia come nel resto della Francia<sup>41</sup>. Agli stessi anni risale anche la fondazione di un giornale dalla vita breve, significativamente intitolato *Marseille libre e port franc*<sup>42</sup>. Spesso si trattò di testi accompagnati da un breve resoconto storico, più o meno sottomesso allo scopo finale dell'opera, o di lavori di ricercatori universitari delle Facoltà di Economia. Mi riferisco, ad esempio, alle pubblicazioni di Fernand Amiot, Pierre Bertas, Lucien Estrine, Henry Le Marié<sup>43</sup>.

---

<sup>37</sup> Julliany, *Essai sur le commerce*, cit., pp. V-XXII.

<sup>38</sup> Ivi, p. 55.

<sup>39</sup> ADBdR, 99 J 55, *Thèse-Mémoires*, Katsumi Fukasawa, *Entre le privilège et la liberté- la franchise du port de Marseille dans son histoire (17e-19e siècles)*. *Critique de bibliographie*, p. 16.

<sup>40</sup> Louis Pierrein, *Marseille et le protectionnisme. La bataille antiprotectionniste en 1891*, in «Annales de la Faculté des Lettres d'Aix», vol. XXVII, 1953, p. 54.

<sup>41</sup> Cfr. Bruno Marnot, *Le rejet des ports francs et la peur de la fraude en France (au tournant du XXe siècle)*, in *Fraude, contrefaçon, contrebande de l'Antiquité à nos jours*, a cura di Gérard Béaur et al., Librairie Droz «Publications d'histoire économique et sociale internationale», 2007, pp. 165-181.

<sup>42</sup> BNF, FOL-V-2962, 30/05/1891.

<sup>43</sup> Fernand Amiot, *Un port franc à Marseille. Etude historique, théorique et pratique*, Tesi di Dottorato, Marsiglia, Université de Marseille, 1899 ; Pierre Bertas, *Marseille port franc*, Marseille, Moullot, 1898 ; Lucien Estrine, *Un port*

Con intenzioni simili fu scritto il principale lavoro sul porto franco di Marsiglia del XX secolo, ad opera di Paul Masson, nel 1904. Attraverso questa ricerca Masson, docente di Storia e Geografia economica a Marsiglia, tentò di tracciare un quadro e soprattutto un bilancio dei porti franchi in Europa tra il XVII e il XIX secolo. L'obiettivo dell'autore fu di mostrare come la franchigia potesse essere compatibile con le contemporanee misure protezioniste e in grado di arricchire il paese con i suoi traffici. Vi era un continuo rimando alla contemporaneità, così che attraverso la lettura di questo libro le classi dirigenti francesi potessero apprendere e recuperare alcune delle norme degli antichi porti franchi. Significativo, oltre al titolo, il fatto che il volume stesso fosse diviso in due sezioni distinte: porti franchi del passato, dove Marsiglia occupava più della metà del resoconto, e porti franchi di oggi.

Anche in questo caso, dunque, la ricerca venne condotta con una finalità pratica in un'ottica che non poteva non influenzare l'obiettività dello storico. Sono riscontrabili delle affinità con Julliany nella difesa di Colbert, descritto come il propugnatore di idee di libero scambio e libera concorrenza, contro una Camera di Commercio miope e legata ad una visione protezionista del commercio internazionale<sup>44</sup>.

L'autore collegò con una certa sicurezza la crescita commerciale di Marsiglia in Antico Regime e l'istituzione del porto franco. In particolare, affermò come la tassa del 20% e le varie restrizioni non avessero influito eccessivamente sulla franchigia del porto e che quest'ultima, piuttosto, era riuscita a produrre un risultato innegabile: «c'est l'ancien régime mixte qui avait fait la fortune industrielle de Marseille»<sup>45</sup>. Masson aveva già affermato, nel suo lavoro sul commercio con il Levante, come a Marsiglia si fosse imposta una versione strana e complicata del porto franco, in quello che giudicò un conflitto ideologico tra libero scambio e protezionismo<sup>46</sup>. Indicando quelle che secondo lui sarebbero state le storture di tale normativa cercò, nelle conclusioni, di riprendere e attualizzare l'effetto che avrebbe potuto avere sulla Marsiglia di inizio XX secolo.

L'argomento fu ripreso, un cinquantennio più tardi, nella monumentale *Histoire du Commerce de Marseille* diretta da Gaston Rambert<sup>47</sup>. Il porto franco fu trattato nella seconda parte del IV libro, scritta dallo stesso Rambert. L'argomento era affrontato nel suo contesto, senza le necessità ideologiche di riattualizzazione alla base dei precedenti lavori. Tuttavia è inevitabile che, soprattutto rispetto al testo di Paul Masson di cui Rambert era stato allievo, si fosse creato un modello di narrazione da cui risultava difficile separarsi.

---

*franc à Marseille: les enseignements de l'histoire et les desiderata actuels*, Marseille, Barlatier, 1899 ; Henry Le Marié, *Les ports francs*, Caen, Barnéoud, 1904.

<sup>44</sup> Masson, *Ports francs*, cit., pp. 39-40.

<sup>45</sup> Ivi, p. 54.

<sup>46</sup> Paul Masson, *Histoire du Commerce français dans le Levant au XVIIe siècle*, Parigi, Hachette, 1896, p. 26.

<sup>47</sup> Gaston Rambert (a cura di), *Histoire du commerce de Marseille*, voll. IV-V-VI, Parigi, Plon, 1949-1966.

Nel corso di queste pagine l'autore non mise in dubbio il ruolo del porto franco, del quale difese l'utilità. La novità interpretativa introdotta da Rambert risiedette piuttosto nel tentativo di conciliare i due aspetti finora separati e contraddittori del porto franco di Marsiglia: franchigie e libertà commerciali / tassa del 20%. Sebbene l'autore non abbia approfondito particolarmente questo punto, si trattò di una conclusione interessante e di una chiave di lettura che rimane la più coerente rispetto alle fonti.

Ciò che Masson definì un regime bastardo e incoerente<sup>48</sup>, a Rambert sembrò la prova che i negozianti marsigliesi «avaient reussi dans le plus étonnant amalgame»<sup>49</sup>.

All'apertura di fronte della *Histoire du Commerce* seguì, solo due anni dopo, un interessante articolo di Louis Dermigny<sup>50</sup>. Quest'ultimo fece notare l'importanza del commercio con il Levante e della franchigia di Marsiglia per l'altra provincia francese coinvolta in questi scambi, la Linguadoca. Nella sua analisi fu messo in luce il ruolo attivo dell'élite mercantile marsigliese a difesa di quello che considerava un proprio privilegio. In particolare, analizzando le fonti presenti nei centri produttivi rivali e invidiosi del monopolio di Marsiglia, Dermigny rilevò la discrepanza che spesso si verificava tra contenuto degli editti e loro effettiva applicazione, soprattutto per quel che riguardava la tassa del 20%, la più onerosa.

La questione della franchigia in quanto privilegio riemerse, purtroppo senza suscitare la dovuta attenzione, nel lavoro di Mireille Zarb. Medievista di formazione, è stata autrice di un interessante lavoro sulla storia dei privilegi di Marsiglia dal X secolo alla Rivoluzione<sup>51</sup>. In questa ricerca il tema venne inserito in una storia di lunga durata che permette di osservare una certa continuità, almeno da un punto di vista legislativo, nel corso di tutto il Medioevo e fino alla Rivoluzione. Sebbene lo spazio dedicato al porto franco non fosse molto<sup>52</sup>, si trattò della prima volta che veniva spiegato coerentemente con quest'ottica in un'opera moderna<sup>53</sup>. A ciò fece seguito il ridimensionamento della figura di Colbert, il cui ruolo era stato sovrastimato dalla storiografia precedente.

Un elemento di rottura giunse con la pubblicazione dell'opera di Charles Carrière, la sua imponente ricerca sui negozianti marsigliesi<sup>54</sup>. In questo lavoro lo storico, allievo a sua volta di Rambert, cercò di fornire una visione d'insieme degli affari e delle condizioni materiali di lavoro dei principali commercianti di Marsiglia, facendo ampio ricorso ai dati quantitativi. Carrière indagò

---

<sup>48</sup> Masson, *Ports francs*, cit., p. 37.

<sup>49</sup> Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, vol. IV, cit., p. 240.

<sup>50</sup> Dermigny, *A propos du port franc*, cit., p. 53-81.

<sup>51</sup> Mireille Zarb, *Les privilèges de la ville de Marseille du Xème siècle à la Révolution*, Parigi, A. & J. Picard, 1961.

<sup>52</sup> Ivi, pp. 340-344.

<sup>53</sup> Nei memoriali e nelle fonti è costante il richiamo a precedenti normativi antichi, merito di Zarb è stato quello di illustrare in ordine cronologico tutti questi privilegi.

<sup>54</sup> Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIIIème siècle*, 2 voll., Marsiglia, Institut Historique de Provence, 1973.

sulle preoccupazioni e le attività di questi negozianti, tra le quali le materie legislative rivestivano un ruolo decisamente marginale. La legislazione sul porto franco venne trattata come una tra le condizioni del commercio in cui si muovevano i marsigliesi.

Le conclusioni a cui Carrière giunse rappresentavano un salto rispetto alle analisi precedenti. Il ruolo della franchigia ne risultava nettamente ridimensionato, insieme alla figura di Colbert. La crescita nel XVIII secolo venne presentata come un fenomeno generalizzato ed il porto franco, peraltro influenzato dalla famosa tassa sul 20%, non fu giudicato in grado di trainare alcunché. La sua unica funzione era quella di supporto in un'espansione che sarebbe avvenuta ugualmente.

Il lavoro di Carrière, sicuramente rilevante, presenta tuttavia dei limiti<sup>55</sup>. Non analizzando sufficientemente la materia legislativa in quest'ambito, il porto franco viene visto *en passant* e giudicato come marginale. Da una parte l'autore scrisse che la tassa del 20% era tanto forte da rendere nulla la franchigia di Colbert<sup>56</sup>; in un passaggio successivo citò il memoriale di un negoziante per provare come invece questa tassa fosse inutile e poco rispettata<sup>57</sup>. Tali risultati inoltre non tennero conto dell'incredibile attaccamento della Camera di Commercio di Marsiglia per l'istituzione del porto franco, nonché di tutte le battaglie per sostenerlo e dell'opposizione degli altri porti, tanto che da parte del ceto al potere il porto franco veniva fatto coincidere con la costituzione stessa della città. Si trattò, in ogni caso, di un limite inevitabile, in quanto la problematica considerata era un'altra.

Una fonte di incomprendimento risiede nell'essere spesso partiti da un'idea di porto franco in quanto istituzione liberale, in un ambito in cui il concetto stesso di libertà era piuttosto associato ad immunità o esenzione. Le analisi di Rambert e Zarb invece, dimostrano come questa normativa si possa inserire perfettamente nel quadro delle politiche economiche di Età moderna: incroci originali di norme definite e mischiate con sopravvivenze di antichi privilegi e consuetudini, apparentemente inconciliabili. In tutte queste ricerche su Marsiglia venne poco considerata la normativa semplificata per l'arrivo e l'insediamento di stranieri che invece ebbe un ruolo importante nello sviluppo della popolazione urbana e del suo ceto mercantile, come dimostrato da altre recenti ricerche<sup>58</sup>. Inoltre, bisogna considerare che la tassa del 20% non si applicava alle esportazioni, fattore che permise alla città di svolgere un'importante funzione di redistribuzione di prodotti del Levante, e non solo, in tutto il Mediterraneo e nell'Europa settentrionale.

---

<sup>55</sup> ADBdR, 99 J 55, Fukasawa, *Entre le privilège et la liberté*, cit., p. 32.

<sup>56</sup> Carrière, *Négociants marseillais*, cit., p. 321.

<sup>57</sup> Ivi, p. 324.

<sup>58</sup> Jean-Baptiste Xambo, "Vuyder la ville". *La fabrique de la cidadinité dans un port méditerranéen (1660-1710)*, Tesi di Dottorato, Marsiglia, EHESS, 2014 ; Mathieu Grenet, *La Fabrique Communautaire. Les grecs à Venise, Livourne et Marseille, 1770-1830*, Firenze, Institut Universitaire Européen de Florence, 2010.



Le successive ricerche sul commercio marsigliese hanno tralasciato il tema del porto franco, divenuto marginale. La ricostruzione delle vicende legate a questo editto continuano a richiamarsi semplicemente ai lavori di Carrière, Rambert o Masson, divenuti punti di riferimento essenziali.

Ritengo che una nuova ricerca potrebbe beneficiare di un quadro comparativo di maggiore respiro, dove al porto franco marsigliese siano affiancati, oltre agli altri porti francesi, anche quelli del Mediterraneo come Genova o Livorno.

\*\*\*

Le citazioni dei documenti utilizzati rispecchiano, dove possibile, la grafia degli originali. Si è scelto di dividere il lavoro in tre parti. Nel primo capitolo sarà presentato il contesto che ha visto la nascita dei primi porti franchi, proponendo un primato condiviso tra Genova e Livorno, per quanto la maggior parte delle ricostruzioni storiche tenda a privilegiare il solo porto toscano come centro di irradiazione e precursore di queste normative. Successivamente ci si concentrerà sulla diffusione delle franchigie. Da una prima fase tirrenico-mediterranea, di cui gli esempi più noti sono stati, oltre ai casi citati, Marsiglia, Nizza, Messina, Trieste e Ancona, il modello si estese ad un livello nord-europeo e infine “americano-caraibico”.

Nel corso del XVIII secolo infatti il porto franco, mentre subiva le prime critiche a livello teorico da economisti e studiosi che cercarono di sfatarne il mito, non arrestò la sua crescita e diffusione verso nuovi paesi quali Svezia e Danimarca, Russia e le colonie americane olandesi, francesi e inglesi. Anche dove non vennero attuati simili progetti si verificarono frequenti discussioni pubbliche a riguardo, come dimostrato dai casi inglese e olandese<sup>59</sup>.

Nella seconda parte saranno prese in esame due realtà specifiche. Mantenendo sempre uno sguardo su Livorno, riconosciuta come modello e, soprattutto, come rivale da superare, si analizzano la nascita e l'evoluzione del porto franco tra Genova e Marsiglia. Nei documenti si parla di “superare” il modello livornese. Questa retorica faceva riferimento, oltre che al clima di rivalità commerciale, all'impossibilità di adottare un sistema che non poteva essere importato alla lettera. Si trattava di scenari particolarmente complessi: Genova e Marsiglia erano due affermate piazze mercantili con gruppi di potere ed interessi consolidati, promotori di una visione particolare della franchigia. Da questi due casi ho elaborato una serie di punti comuni a partire dai quali interrogare

---

<sup>59</sup> Quest'ultimo studiato recentemente da Koen Stapelbroek, *The Harleem 1771 prize essay on the restoration of dutch trade and the economic branch of the Holland Society of Science*, in *The rise of economic societies in the Eighteenth Century*, a cura di Jani Marjanen e Koen Stapelbroek, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2012, pp. 257-284; Koen Stapelbroek, *Economic reform and neutrality in Dutch political pamphlets, 1741-1779*, in *Pamphlets and politics in the Dutch Republic*, a cura di Femke Deen, David Onnekink e Michel Reinders, Leida, Brill, 2011, pp. 173-204; Koen Stapelbroek, *Dutch commercial decline revisited: the future of international trade and the 1750s debate about a limited free port*, in *Governare il mondo. L'economia come linguaggio della politica nell'Europa del Settecento*, a cura di Manuela Albertone, Milano, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, 2009, pp. 227-255.

le fonti per poter restituire una panoramica dei principali aspetti implicati nella gestione di un porto franco.

La terza e ultima parte del lavoro sarà invece dedicata a una tematica già accennata in precedenza ma mai analizzata sistematicamente: la costituzione di un “mito del porto franco”<sup>60</sup>. Cercando di riprendere il pensiero degli economisti, in particolare del panorama italo-francese tra XVIII e primo XIX secolo, vorrei spiegare la nascita e l’affermazione di questo processo sotterraneo e finora mai preso in considerazione. In particolare sarà utile l’esempio del Regno di Napoli, dove questo mito è cresciuto gradualmente senza tuttavia portare mai alla promulgazione di un vero porto franco<sup>61</sup>. Qui come in pochi altri paesi, tra cui la Francia, si può assistere ad una riflessione teorica e a uno sviluppo ideale della franchigia. In particolare la stessa città di Napoli, dichiarata scala franca negli anni ’30 del XVII secolo, chiese a più riprese nei decenni successivi di poter beneficiare di un porto franco per risanare il commercio e la marina del Regno, facendo anche dei confronti con le realtà rivali.

In Francia allo stesso modo, nel corso della Rivoluzione e negli anni immediatamente seguenti, vi fu un vivo e a tratti aspro dibattito tra i sostenitori e gli oppositori delle franchigie, con a capo di quanti ne chiedevano la reintroduzione i rappresentanti di Marsiglia e Dunkerque. Tramite quaderni, assemblee, memoriali, petizioni e relazioni di corporazioni e privati tutti i ceti coinvolti cercarono di far valere la propria opinione al riguardo.

Infine, nei primi anni del XIX secolo a Napoli ebbe luogo un ennesimo dibattito teorico, ancora una volta, sull’opportunità di introdurre un porto franco in città, costringendo gli scrittori di politica economica dell’epoca ad interrogarsi sull’efficacia di questa misura in Antico Regime<sup>62</sup>. A tutti i discorsi teorici sono da aggiungere motivazioni più “sentimentali” e ingenuie come le pubblicazioni di Sabin Peragallo, vecchio negoziante autore di canzoni e poesie rivolte alla reintroduzione del porto franco di Marsiglia, istituzione alla quale nel primo trentennio del XIX secolo si guardò con una certa nostalgia.

---

<sup>60</sup> Tema accennato di sfuggita ad esempio anche da Marcel Roncayolo riguardo Marsiglia. Cfr. Marcel Roncayolo, *L’imaginaire de Marseille. Port, ville, pole*, Lione, ENS Editions, 1990, pp. 169-186.

<sup>61</sup> Nonostante parte della bibliografia fin qui citata inserisca anche Napoli tra i porti franchi settecenteschi.

<sup>62</sup> In Italia in seguito alla unificazione doganale avvenuta con la legge del 6 agosto 1876 n.3261(2nda serie) si istituirono i depositi franchi, dopo lunghe polemiche, in sostituzione dei soppressi porti franchi. Cfr. Minoletti, *I porti franchi*, cit., p. 15.

**I**

**Il porto franco: storia di un “contagio”  
internazionale**

## INTRODUZIONE

Questa parte della tesi prende in considerazione la storia del porto franco durante l'Età moderna cercando di far riferimento ai singoli casi, per la gran parte europei, così come alle discussioni legate alle nuove politiche doganali. In quanto esempio di maggior successo, la città di Livorno fu spesso indicata come archetipo del porto franco, mentre Genova venne giudicata un esempio successivo. Vorrei dimostrare come entrambe le città giocarono un ruolo fondamentale nell'elaborazione di questa normativa: le loro rispettive esperienze servirono a mettere in luce i vantaggi e le limitazioni delle particolari soluzioni adottate. Altri porti italiani modellarono le proprie politiche seguendo tali esempi: Nizza e Villafranca, Messina, Civitavecchia, Ancona, Trieste e Fiume, ecc. Anche altri porti al di là della penisola reclamarono tale titolo, tra cui Marsiglia, nonostante sostanziali differenze nell'applicazione di principi in apparenza simili.

Attraverso l'Europa il porto franco svolse un ruolo significativo nei lavori degli economisti politici del XVIII secolo, italiani come francesi o inglesi; il tema della franchigia portuale venne spesso associato a progetti più ampi per il commercio. È possibile affermare che in Italia costituì uno strumento per partecipare ai flussi commerciali che attraversavano il Mediterraneo. Molti prodotti nord europei o coloniali venivano immagazzinati in depositi franchi per essere poi spediti verso la destinazione finale, di solito il Levante o la madrepatria. Spesso la franchigia faceva parte di piani di sviluppo per l'intero paese, o almeno così ne teorizzò l'utilizzo una certa politica economica. Stabilire legami tra franchigia e hinterland del porto di riferimento rappresentò tuttavia una sfida ardua per i regimi dell'Età moderna, così come rimane ancora un fattore complesso al giorno d'oggi.

I primi porti franchi tirrenici furono, come affermato da Corey Tazzara, una fonte di creatività economica per tutta l'Europa<sup>1</sup>. Strettamente legati all'interventismo statale in ambito economico e alle politiche aggressive del periodo mercantilista, in ogni scalo si cercarono soluzioni nuove e particolari per adattare i concetti di franchigia delle merci e accoglienza per le persone<sup>2</sup>.

I metodi utilizzati, come i risultati, non furono uniformi. Un porto franco poteva differenziarsi da un altro sia per le politiche specifiche che per le funzioni economiche svolte. Alcuni puntarono sull'essere un centro di deposito e transito, come Livorno, altri servirono essenzialmente per esportare eccedenze agricole dal proprio hinterland, come la scala franca di

---

<sup>1</sup> Corey S. Tazzara, *The masterpiece of the Medici: commerce, politics and the making of the free port of Livorno, 1574-1790*, Tesi di Dottorato, Stanford, Stanford University, 2011, p. 382.

<sup>2</sup> Dalle teorie mercantiliste si riprese spesso l'idea di ricchezza che poteva consistere, a seconda dei casi, nell'aumento delle importazioni rispetto alle esportazioni, in particolare riguardo ai metalli preziosi, e nell'aumento della popolazione, inteso come aumento proporzionale della capacità produttiva del paese.

Napoli, o ad importare materie prime ed esportare i prodotti delle manifatture nazionali, come Marsiglia, o a permettere ai propri mercanti di accedere in territori altrimenti strettamente regolati, come i porti franchi caraibici.

Esiste un'ampia bibliografia su questo argomento. Molti porti, sebbene in studi di carattere monografico, sono stati oggetti di studi più o meno accurati a cui ho fatto riferimento<sup>3</sup>. Il mio obiettivo nell'operare una comparazione su vasta scala è di individuare i punti comuni nei vari processi di realizzazione e affermazione di franchigie diverse tra loro. Facendo interagire gli studi esistenti sui porti franchi e ordinando cronologicamente la loro diffusione è possibile individuare una serie di influenze reciproche che testimoniano della diffusione di alcuni principi economici sul suolo europeo con una sequenza spaziale abbastanza riconoscibile. La recente ripresa di questi studi nelle ricerche storiche permette di operare nuovi confronti da cui emergono puntualmente contatti e reti di informazioni collegate tra loro.

Ho scelto di dividere questa parte del lavoro in tre capitoli principali: un primo capitolo sulla ideazione e sviluppo del primo modello di franchigia la cui origine, secondo la mia teoria, andrebbe fatta risalire in ugual modo a Genova e Livorno; un secondo capitolo sulla prima diffusione delle franchigie, soprattutto in ambito mediterraneo, considerando però anche il ruolo dei porti franchi francesi in quanto parte di un progetto di sviluppo nazionale e simboli del bene pubblico; infine una terza parte dedicata ai casi più lontani rispetto all'area geografica di partenza. I porti franchi inglesi, svedesi e caraibici furono altrettanti modelli di reinterpretazione e appropriazione del concetto di franchigia in "mari nuovi" come il mare del Nord o i Caraibi<sup>4</sup>.

La situazione bibliografica di Marsiglia e Genova, i due porti che ho scelto di privilegiare in questo lavoro, è piuttosto complessa. Per il caso genovese esistono dei testi di riferimento che tengono puntualmente in conto le fonti archivistiche ma sono confinati alla storia locale e presentano uno stile eccessivamente retorico<sup>5</sup>. Su Marsiglia è possibile fare riferimento all'opera di Paul Masson sui porti franchi, il quale purtroppo non citò le fonti a cui fece riferimento<sup>6</sup>. Anche nelle ricostruzioni successive l'indicazione delle fonti fu ridotta al minimo e di solito ci si concentrò su altri aspetti, limitandosi a citare i lavori di Masson per eventuali raffronti. Ho preferito, in parallelo allo sfruttamento della bibliografia esistente, operare un ritorno diretto a tali fonti,

---

<sup>3</sup> Tra i pochi studi comparativi esistenti meritano di essere ricordati i lavori di Paul Masson (1904), Louis Dermigny (1974) e Corey S. Tazzara (2011).

<sup>4</sup> Con l'eccezione del porto franco di Tangeri che invece si inserisce nel solco dei porti franchi francesi, la cui esperienza fu però troppo breve per ottenere un significativo seguito.

<sup>5</sup> Giulio Giaccheri, *Origini e sviluppi del portofranco genovese: 11 agosto 1590-9 ottobre 1778*, Genova, Sagep, 1972; Alfio Brusa, *Dal portofranco della repubblica genovese al deposito franco dei giorni nostri*, Milano, Luigi Alfieri, 1953; Alfio Brusa, *Il portofranco della repubblica genovese. Basi storiche e geografiche*, Genova, Arti Grafiche Peirano, 1948.

<sup>6</sup> Paul Masson, *Ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui*, Parigi, Hachette, 1904.

partendo dalle indicazioni di Giacchero o consultando gli archivi marsigliesi per trovare le provenienze esatte delle informazioni del lavoro di Masson.

Quel che emerge è una maggiore coerenza argomentativa e precisione di informazioni rispetto a ricerche che, imprescindibili per il panorama storiografico dell'epoca, oggi necessitano di alcune revisioni e accorgimenti. Per via dell'importanza continua di questa tematica, sia negli Archivi di Stato di Genova (d'ora in poi ASG) che negli *Archives* della *Chambre de Commerce-Industrie de Marseille Provence* (d'ora in poi ACCIMP) è possibile trovare fondi con l'indicazione specifica del porto franco<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> ASG, *Archivio Segreto, Portofranco di Genova (1603-1803)*, 1011-1014; ACCIMP, D 23-29, *Franchise du port (1664-1792)*; AMM, HH 452, *Franchise du port*, 1669-1798. Partendo da questi fondi ho trovato altri fondi e cataloghi collegati a questa tematica, analizzati più approfonditamente nella II parte.

## UNA DOPPIA PATERNITÀ? IL RUOLO DI GENOVA E LIVORNO NELLA FORMAZIONE DEI PRIMI EDITTI DI PORTO FRANCO

La nascita del primo porto franco non è un “merito” da attribuire a una particolare località, quasi che in un porto le amministrazioni locali o statali avessero improvvisamente avuto un’idea in grado di precorrere i tempi e fungere da esempio per le realtà circostanti. Si trattò piuttosto di un processo graduale dove dominarono la sperimentazione e i conflitti di interessi, a livello burocratico o politico, tra i ceti interessati. Per quanto possibile vorrei ripercorrere le tappe che hanno segnato la genesi di questa istituzione, tappe che affondano le loro radici in scenari socio-economici particolari.

L’istituzione del porto franco si diffuse nel Mediterraneo in risposta ai cambiamenti e alle sfide imposte dai nuovi assetti economici internazionali. Gli effetti di questa normativa furono molteplici e duraturi, anche se non tutti i porti franchi ebbero la stessa fortuna del caso livornese, il più celebrato e ricordato. Sicuramente le facilitazioni per l’arrivo di stranieri e l’esplicito invito verso musulmani ed ebrei a trasferirsi nei 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 ingegnarono nel trovare nuove fonti di guadagno attraverso qualunque mezzo. L’obiettivo finale, si auspicava, era riportare il traffico e i commerci al livello della presunta epoca d’oro delle repubbliche marinare. Il porto franco si configurò allo stesso tempo come frutto originale della necessità e espressione delle rivalità che impediva ai singoli Stati di attuare delle politiche comuni. Lo stesso caso livornese non può essere affiancato alle precedenti libertà di cui avevano goduto scali come Porto Pisano o Pisa: si dovrebbe spiegare piuttosto rispetto agli interessi mercantili-monetari del granducato, con tutta la moderazione del caso.

Molti storici hanno cercato di cimentarsi, con risultati alterni, nella ricostruzione di una presunta genealogia<sup>1</sup>. Nel corso del XVI secolo ancora non si trovava traccia del nome o di una definizione teorica dell’istituzione in sé ma se ne può osservare la lenta evoluzione dalle tipiche

---

<sup>1</sup> Tra le principali sintesi Cfr. Corey S. Tazzara, *The masterpiece of the Medici: commerce, politics and the making of the free port of Livorno, 1574-1790*, Tesi di Dottorato, Stanford University, 2011; Louis Dermigny, *Escales, échelles et ports francs*, in *Les grandes escales*, vol. 3, éd. Société Jean Bodin pour l’histoire comparative des institutions, Bruxelles, Editions de la librairie encyclopédique, 1974, pp. 213-644; Bruno Minoletti, *I Porti Franchi*, Torino, Einaudi, 1939; Masson, *Ports francs d’autrefois et d’aujourd’hui*, cit.

politiche medievali, volte a garantire privilegi e immunità per un certo luogo o comunità, spesso per un periodo limitato, a qualcosa di più stabile e regolamentato.

### 1.1 *La crescita di Livorno nel XVI secolo*

Livorno, oltre ad essere stato il più celebre esempio di porto franco, è stato anche indicato come il più antico, l'archetipo dell'intero genere. Corey Tazzara ha definito la città come «the freest of all free ports»<sup>2</sup>. A mio avviso si tratta di una paternità che la città dovrebbe, se non cedere, almeno condividere con Genova, dove tra l'altro il termine di “portofranco”, declinato indifferentemente in un'unica parola o separando i termini, venne ufficialmente impiegato nell'agosto del 1590<sup>3</sup>. Dal clima di continua guerra economico-doganale tra questi due porti e, a guardar meglio, tra le diverse realtà che si affacciavano sul Tirreno, si formò la progressiva, mai esaustiva, caratterizzazione del porto franco.

Come l'adozione di questi primi modelli di franchigia non può essere ridotta alla sola opera lungimirante di alcuni legislatori isolati, ma deve essere messa in relazione con la realtà del territorio e la molteplicità degli attori e degli interessi coinvolti, soggetti istituzionali ma anche singoli mercanti o burocrati, così la diffusione dei porti franchi fu un gioco serrato di competizione tra più giocatori-stati che ricorrevano alle franchigie e a simili sistemi per superare i propri avversari. Si trattò cioè di una impresa collettiva dove rimaneva poco spazio per dei caratteri di assoluta originalità, mentre invece è possibile notare la continua ripresa di alcuni elementi, adattati di volta in volta alle particolari situazioni locali.

Il piccolo borgo di Livorno fu al centro di una precisa politica granducale che, fin dalla metà del XVI secolo, puntò a creare un porto di deposito e scambio che potesse servire tutta l'area e lavorare in sinergia con Pisa e Firenze, inserendo la Toscana nel più grande sistema degli scambi mediterranei<sup>4</sup>. Come molti porti franchi successivi, lo statuto particolare della città va inserito in un contesto più grande che rispondeva a un preciso “piano di sviluppo”, sia locale che nazionale. In un periodo di contrazione demografica, per giunta in un territorio malsano ricco di paludi e acquitrini

---

<sup>2</sup> Cfr. Tazzara, *The masterpiece of the Medici*, cit., p. 12.

<sup>3</sup> La prima definizione è quella di “portus immunis”, come compare nel decreto genovese del 1590: ASG, *Archivio Segreto. Decreti del Senato*, n. 837, p. 119, 11 agosto 1590.

<sup>4</sup> In particolare con la nomina di Cosimo I e la sua riorganizzazione dello stato, cfr. Jean Pierre Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana, 1676-1814*, 3 voll, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1998; Adriano Prosperi (a cura di), *Livorno 1606-1806: luogo di incontro tra popoli e culture*, Torino, Allemandi, 2009; Lucia Frattarelli Fischer, *Lo sviluppo di una città portuale: Livorno, 1575-1720*, in *Sistole/diastole: episodi di trasformazione urbana nell'Italia delle città*, a cura di Marco Folin, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 2006, pp. 271-334; Fernand Braudel e Ruggiero Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne (1547-1611)*, Paris, Colin, 1951; Andrea Addobbati, *Commercio, rischio, guerra: il mercato delle assicurazioni marittime di Livorno, 1694-1795*, Roma, Edizioni di storia e letteratura, 2007.



dove da secoli sopravviveva un piccolo borgo fortificato di alcune centinaia di persone, la progettualità del potere centrale avrebbe impresso una svolta decisiva<sup>5</sup>.

Le manifatture tessili, in particolare, avevano un diretto interesse nell'opportunità di spedire le proprie merci attraverso un porto toscano piuttosto che passando per la mediazione di Venezia o Ancona, che rimanevano comunque mercati di sbocco importanti ai quali si cercò di non rinunciare. Un grande scalo avrebbe fornito accesso alle materie prime necessarie per le produzioni, uno sbocco per le merci locali e una base per la nascita di una marina mercantile che avrebbe dovuto riportare in vita il commercio. Per far ciò era necessario dotare la città delle infrastrutture essenziali come lazzaretti, magazzini, abitazioni e servizi, ma soprattutto popolarla con marinai, artigiani e mercanti che dessero slancio a una florida economia.

Il punto di partenza per quella che fu poi la rapida crescita cittadina non era dei migliori. Nonostante l'ottima posizione geografica come possibile scalo sulle rotte tra il Levante e i paesi al di là dello stretto di Gibilterra, si trattava di una regione paludosa e insalubre dalla quale si temeva la fuga piuttosto che l'arrivo di nuovi abitanti. Nel 1588 Montaigne descrisse Livorno come un semplice «château situé sur la mer»<sup>6</sup>. Nel 1528 il borgo contava circa 600 anime. Punto strategico della costa toscana, il forte affacciato sul mare aveva forse maggior valore del porto stesso, in grado di offrire riparo solo a poche imbarcazioni alla volta.

Questo ne spiega anche i frequenti passaggi di proprietà, dai genovesi che occuparono l'area nel 1407 ai fiorentini che la ricomprarono nel 1421 per subire poi l'occupazione delle truppe di Carlo V nel 1537, anno della salita al potere di Cosimo I de' Medici<sup>7</sup>. Con la partenza dell'ultima guarnigione spagnola nel 1543 Livorno divenne l'oggetto privilegiato delle politiche granducali, in un primo momento per rafforzare militarmente la costa attraverso una rete di fortezze<sup>8</sup>. La pace di Cateau-Cambrésis (1559) pose fine al lungo conflitto franco-spagnolo per il controllo sulla penisola italiana e permise un periodo di relativa pace garantita da un'egemonia spagnola che esercitava ancora un controllo diretto sul Regno di Napoli, sulla Sardegna e sul Ducato di Milano. Rimanevano legate da vincoli diplomatici, matrimoniali e di influenza politica la Repubblica di Genova, il papato, la Toscana e altri Stati minori come Lucca<sup>9</sup>.

Questo clima più disteso permise di concentrarsi su aspetti più importanti per l'economia del paese. L'apporto di Cosimo I allo sviluppo di Livorno fu soprattutto edile. Le infrastrutture del porto erano inadeguate a un commercio su larga scala, i moli erano pochi e in pessimo stato, così

---

<sup>5</sup> Cfr. Frattarelli Fischer, *Lo sviluppo di una città portuale*, cit., pp. 43-62.

<sup>6</sup> Jean Alexandre C. Buchon, *Oeuvres de Michel de Montaigne*, Paris, Auguste Desrez, 1838, p. 737.

<sup>7</sup> Cfr. Giuseppe Vivoli, *Annali di Livorno dalla sua origine sino all'anno di Gesù Cristo 1840*, vol.2, Livorno, Giulio Sardi, 1843, pp. 168-181.

<sup>8</sup> Cfr. Giorgio Spini, *Architettura e politica da Ferdinando I a Cosimo I*, Firenze, Olschki Editore, 1976.

<sup>9</sup> Cfr. James Dandeleit e John Marino, *Spain in Italy. Politics, society and religion. 1500-1700*, Leiden, Brill, 2007.

come i magazzini della dogana. Oltre a queste riparazioni iniziali furono costruiti altri edifici come una rimessa per le galere, dei magazzini sotterranei per il grano e un piccolo arsenale per la costruzione e la riparazione delle imbarcazioni. Nel 1563 iniziò la costruzione del canale dei “Navicelli” per collegare Livorno all’Arno, evitando così il passaggio delle merci e delle persone attraverso il territorio paludoso che circondava la città. Alla creazione di un passaggio rapido e sicuro delle merci verso Pisa si aggiunse la costruzione di una diga per connettere la terraferma al fanale e di un molo che dal fanale si prolungava parallelo alla città<sup>10</sup>.

Uno dei nodi rimasti irrisolti, oltre ai problemi propriamente strutturali, riguardò l’amministrazione del porto e del sistema doganale toscano. Il borgo all’epoca non disponeva ancora di un ufficio autonomo della dogana, essendo sottoposto all’autorità pisana, mentre in tutta il granducato vigeva un sistema di leggi e di eccezioni particolari molto caotico che rese difficile imporre iniziative legislative in quest’ambito. Un primo intervento rilevante, in cui alcuni storici hanno individuato la nascita della fortuna dello scalo tirrenico, fu la nuova regolamentazione doganale voluta da Cosimo nel 1566, durata oltre un secolo.

### 1.2 *La riforma doganale del 15 marzo 1566*

Con questa normativa si istituì una gerarchia di ufficiali doganali con un direttore locale indipendente rispetto a Pisa<sup>11</sup>. Agli ufficiali fu demandata la riscossione delle tasse e la stesura di memoriali riguardanti ogni aspetto della vita economico-commerciale della città, supportati dalla popolazione locale ma anche dagli stranieri, capitani e mercanti, che arrivavano in porto per affari. La riforma del 1566 codificò dei privilegi che si richiamavano alle concessioni fiorentine di Pisa del 1419. Questo corpus normativo è riconosciuto come il primo atto di fondazione del futuro porto franco. Tra i vari punti figuravano incentivi come l’esenzione dalle tasse per le navi cariche di vettovaglie, il permesso di libero transito per alcune merci specifiche come tonno salato e aringhe e altri privilegi per i prodotti provenienti da Lucca o Milano. Alcune clausole erano specificatamente pensate per supportare lo sviluppo delle manifatture del granducato, come l’esenzione sull’allume importato a beneficio della gilda della lana o sui materiali grezzi necessari alla produzione del sapone. La concessione più significativa era il «benefizio libero» che permetteva ai mercanti di immagazzinare le merci in città per massimo un anno e riesportarle senza pagare alcuna tassa. In caso di vendita si pagavano le consuete tasse doganali, mentre il provveditore cittadino garantiva la liceità dei traffici e l’accoglienza verso i forestieri<sup>12</sup>. Queste clausole rappresentarono non soltanto

---

<sup>10</sup> Tazzara, *The masterpiece of the Medici*, cit., p. 42.

<sup>11</sup> Cfr. Brunello Mannini, *La riforma della Dogana di Livorno del 1566*, In «Studi livornesi», n. 1 (1992), pp. 65-107.

<sup>12</sup> Ivi, pp. 69-70.

l'embrione della franchigia livornese, ma anche un esempio importante per i porti franchi futuri. A Genova furono riprese, adattate e studiate attentamente.

Tra le varie esenzioni e franchigie figurava un'importante limitazione territoriale, che non venne dimenticata dai magnifici di Palazzo Ducale e dai protettori di San Giorgio a Genova. L'editto decretò che, per ottenere l'esenzione, le merci dovevano obbligatoriamente arrivare via mare e oltre le 100 miglia dal porto, escludendo dal beneficio Genova, Civitavecchia e tutta la Corsica (territorio sotto il precario controllo genovese):

Tutte le mercanzie et robe chè sopra mare fuori delle cento miglia verranno in detto porto di livorno, et in quello si scaricheranno, et che per ponente da genova et per mezzodi da corsica, et da indi in là, non havendo tocco da detti luoghi al porto di livorno altro porto che di livorno [...]. Si possino in detta terra di livorno et porto tenere un anno [...] si possino per i detti padroni rinavicar fuori de' supradetti termini delle cento miglia senza pagamento d'alcuna gabella [...]<sup>13</sup>.

Si voleva imporre Livorno come scalo privilegiato e porto di transito tra Spagna, nord Africa e mare del Nord, in concorrenza diretta con Genova<sup>14</sup>. Venne applicata anche una riduzione delle imposizioni sulle merci in arrivo dagli Stati confinanti pari a due terzi della tariffa. La stessa riduzione valeva per il grano straniero inviato tramite Livorno. Il porto si configurò, nella politica di Cosimo I, come una sorta di deposito franco per attirare le merci necessarie alla prosperità della Toscana, con un occhio rivolto sempre ai mercanti pisani e fiorentini, i quali si voleva rimanessero il cuore di ogni traffico.

Per quanto riguarda la rivalità commerciale con Genova la riforma non passò senza conseguenze. Nel 1568 in una discussione nel Minor Consiglio sull'alzare o meno i diritti doganali per coprire le spese di un aumento della squadra di galere, un consigliere mise in guardia dalle «vicine scale ove hoggidi come ognun' vede concorre la maggior parte del negotio essendo elle poco o niente gravate»<sup>15</sup>.

La riforma del 1566 si accompagnò a una precedente misura analoga per semplificare il sistema doganale pisano nel 1555, reiterata nel 1561. Le modifiche alla politica economica del Ducato si spinsero poco oltre<sup>16</sup>. L'economia toscana ruotava intorno a una serie di accordi precisi tra Firenze e i suoi domini, in un rapporto in gran parte ancora di tipo feudale basato su privilegi ed

---

<sup>13</sup> Mario Baruchello, *Livorno e il suo porto. Origini, caratteristiche e vicende dei traffici livornesi*, Editrice Riviste Tecniche, Livorno, 1932, pp. 124-125.

<sup>14</sup> Cfr. Luca Lo Basso, *In traccia de' legni nemici: Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Ventimiglia, Philobiblon edizioni, 2002, p. 33.

<sup>15</sup> ASG, *Archivio Segreto, Politicorum*, n. 69, 20 luglio 1568. In Thomas Allison Kirk, *Genoa and Livorno: Sixteenth and Seventeenth century Commercial Rivalry as a Stimulus to Policy Development*, in «History», vol. 86/281, 2001, p. 5.

<sup>16</sup> Le uniche riforme rilevanti nello Stato mediceo, oltre le già citate riforme di Livorno(1566) e Pisa(1561), furono attuate a Prato(1563) e Firenze(1577). Tazzara, *The masterpiece of the Medici*, cit., p. 45.

eccezioni, su cui difficilmente il granduca o i suoi ufficiali potevano apportare serie modifiche. La forza di Livorno fu perciò, sul lungo periodo, anche un elemento di debolezza. L'insicurezza degli accordi precedenti e la quasi totale assenza di una élite locale permisero alle autorità granducali di operare con una certa libertà nel modellare la città, giuridicamente e fisicamente, secondo i propri obiettivi. Allo stesso modo, proprio a causa di questa condizione particolare e nonostante i tentativi dei successivi governanti, il porto labronico si trovò in un certo senso "separato" rispetto alla Toscana, con una gestione economica particolare e un ceto dirigente costituito in larga misura da stranieri, legato più alle correnti commerciali vigenti nel Mediterraneo che all'entroterra del granducato. Di questo aspetto si accorsero anche gli altri legislatori nei porti concorrenti, che infatti vollero imitare il successo livornese ma, per parafrasare un'espressione di Napoleone Bonaparte riguardo la franchigia di Marsiglia, senza che il porto diventasse estraneo rispetto al resto del paese<sup>17</sup>.

### 1.3 *Evoluzione e modelli della politica livornese*

Se il Regno di Cosimo I contribuì allo sviluppo del porto di Livorno con delle misure soprattutto di carattere edile e l'importante riforma del 1566, alla morte del padre spettò a Francesco I (1574-1587), nel 1576, portare a termine l'ambizioso progetto. Francesco sviluppò la sua azione di governo su più fronti: ampliare il bacino portuale facendo scavare una nuova darsena, aumentare i traffici di navi nel porto, costruire abitazioni e magazzini e, soprattutto, popolare la città di popolazione "attiva". Il metodo scelto per quest'ultimo intento fu soprattutto il ricorso all'invito esplicito verso gli stranieri: «Dissi al signor don Giovanni in bona occasione di ragionamento il bisogno e il disegno che aveva Vostra Altezza di sgrandire Livorno per l'abondanza delli abitatori»<sup>18</sup>.

La città, in realtà ancora un piccolo borgo, doveva diventare un grande porto capace di accogliere un gran numero di persone, navi e merci. All'architetto di corte Bernardo Buontalenti fu affidato il progetto per una città nuova che fosse in grado di accogliere 10.000 abitanti<sup>19</sup>, di cui la prima pietra fu posta il 28 marzo 1577. La forma pentagonale immaginata, dove alla punta di ogni angolo venne edificato un bastione, risentiva ancora della funzione militare del porto e della necessità di difesa della costa, considerate essenziali. A queste esigenze si affiancarono gli obiettivi più propriamente economico-amministrativi, di cui rimase traccia nell'impianto del progetto di

---

<sup>17</sup> Cfr. Fernand Amiot, *Un port franc à Marseille. Etude historique, théorique et pratique*, Tesi di Dottorato, Université Aix-Marseille, 1899, p. 46.

<sup>18</sup> Archivio di Stato di Firenze, MP, 686, ff. 377-378, 06/06/1576, Luigi Dovara a Francesco I. In Danilo Matteoni, *Livorno*, Bari, Laterza, 1985, p. 14.

<sup>19</sup> Cfr. Lucia Frattarelli Fischer, *Vivere fuori dal ghetto. Ebrei a Pisa e Livorno (secoli XVI-XVIII)*, Torino, Silvio Zamorani, 2009, p. 43.

un'unica piazza centrale, sede al contempo del potere amministrativo ed economico, quasi a consacrare ufficialmente la funzione della città nuova<sup>20</sup>.

Il ruolo di Livorno iniziava a delinearsi meglio. La strategia commerciale della Toscana a livello internazionale si muoveva in due direzioni parallele, impegnandosi nell'attrarre il commercio diasporico portoghese da un lato e quello levantino dall'altro. In aggiunta alle franchigie e all'accoglienza, un altro tratto rilevante dei primi porti franchi fu la loro capacità di inserirsi nella competizione per il commercio levantino. Nel caso di piccoli paesi come la Toscana granducale, senza una grande marina commerciale o una rete di scali nel Levante come la Francia, il primo passo per inserirsi in queste rotte fu la stipula di apposite Capitolazioni con la porta ottomana, dei trattati di commercio che autorizzassero e semplificassero gli scambi per graziosa concessione del sultano. Nel 1574 venne inviato un ambasciatore a Istanbul, Bongianni Gianfigliuzzi, per negoziare queste Capitolazioni essenziali nell'aprire il mercato levantino ai tessuti fiorentini. L'ambasciata toscana si risolse in un nulla di fatto, grazie anche all'opposizione dei rappresentanti di potenze straniere che già commerciavano con la Sublime Porta e non vedevano di buon occhio l'ingresso di un altro concorrente, veneziani e francesi in testa<sup>21</sup>. Inoltre influirono probabilmente sulla decisione del sultano le azioni dell'ordine cavalleresco di Santo Stefano, che aveva come gran maestro il granduca di Toscana, sotto la cui autorità venivano effettuate numerose razzie e incursioni contro le navi musulmane nel Mediterraneo.

In Portogallo nel 1575 venne inviato Antonio Vecchietti per negoziare il monopolio del commercio del pepe. Anche questa missione non ottenne il successo sperato, risolvendosi in un successo per i mercanti olandesi che batterono i toscani sul tempo. Il granduca cercò di inserire la Toscana nelle grandi rotte mediterranee ma anche oceaniche, dovendo tuttavia far fronte allo scarso potere diplomatico del proprio paese contro degli attori che da secoli erano inseriti in tali traffici e ne conoscevano meglio il funzionamento<sup>22</sup>.

Un esempio di successo, per la Livorno dell'epoca ma non solo, veniva dalle città anseatiche, dove in pochi anni si erano stabiliti e consolidati potenti patriziati a capo di commerci internazionali. Secondo Filippo Sassetti Livorno avrebbe dovuto imitare Anversa nella capacità della città fiamminga di offrire magazzini per le merci, abitazioni, infrastrutture moderne e incentivazioni doganali:

---

<sup>20</sup> ASF, MP, 686, f. 348, 05/05/1576, Luigi Dovara a Francesco I. In Matteoni, *Livorno*, cit., p. 19.

<sup>21</sup> Tazzara, *The masterpiece of the Medici*, cit., p. 50.

<sup>22</sup> In questo clima si inserisce anche la pubblicazione di trattati sul commercio come quello di Filippo Sassetti, *Ragionamento sul commercio* (1577), nel quale cercò di esaltare il ruolo che avrebbe potuto svolgere un porto come Livorno se inserito nel commercio internazionale con dei privilegi adeguati.

mi è parso molto gentile e convenevole il modo tenuto dalla città di Anversa nello alloggiare i popoli di Ostarlante e gli Inghilesi [...] la quale comodità si potrebbe dare a levantini che venissero a Livorno<sup>23</sup>.

Lo stesso tipo di crescita particolarmente rapida e stupefacente, ancor più in quanto avvenuta in un'area dove era già presente una forte concorrenza tra i porti affacciati su uno stesso mare, stava avvenendo ad Amburgo. Scalo a lungo tra i meno importanti della Hansa, conobbe uno sviluppo rapidissimo nella seconda metà del XVI secolo, risultato soprattutto dell'apertura verso gli stranieri e dell'accoglienza verso i rifugiati di Anversa quando questa iniziò il suo declino a seguito delle guerre con la Spagna<sup>24</sup>.

Anche Ancona probabilmente funse da esempio. Solo pochi anni prima, grazie a delle imposte particolarmente basse e a una politica di accoglienza verso gli stranieri, in particolare ottomani, il papato era riuscito ad attirare parte del commercio internazionale di tessuti, pelli e grano nel piccolo porto delle Marche<sup>25</sup>. In questo momento ancora non si può parlare di porti franchi. Con questi esempi si vuol piuttosto mostrare come la normativa delle future franchigie non si inserì nel panorama europeo in quanto novità assoluta.

Nel XVI secolo ci si iniziava a riferire a Livorno come porto franco nel senso di porto che godeva di alcune immunità, ma il termine non era ancora carico di quel significato che lo avrebbe contraddistinto a partire dal secolo successivo. Fu una evoluzione graduale, delle norme ma anche del significato semantico e ideologico del termine stesso, avvenuta grazie alla circolazione delle informazioni tra gli ambienti mercantili e alla rigida concorrenza tipica di un'area spaziale ben delimitata.

Con la relazione di Sasseti emerge il fatto che anche dall'osservatorio livornese si pensava all'importanza di una connessione tra esenzione da alcune tasse, sviluppo delle strutture del porto e attrattività per gli stranieri, in particolare non cristiani. Che si trattasse di levantini (greci, turchi musulmani, ebrei) o di protestanti (olandesi, inglesi, ecc.) si affermava la convinzione che servissero delle "isole" normative dove poter mettere da parte le differenze religiose per il bene supremo dello Stato, in una sorta di esaltazione della ragion di stato al di là di ogni convinzione o

---

<sup>23</sup> Filippo Sasseti, *Sul commercio tra la Toscana e le nazioni levantine*, Firenze, Tipografia galileiana di M. Cellini e C., 1853 [1. ed., 1577], pp. 10-11.

<sup>24</sup> Cfr. Dermigny, *Escales, échelles et ports francs*, cit., pp. 522-523; Helen Liebel, *Laissez-faire vs Mercantilism: the rise of Hamburg and the Hamburg bourgeoisie vs Frederick the Great in the crisis of 1763*, in «Vierteljahrschrift für Sozial u. Wirtschaftsgeschichte», n. 52/2 (1965), pp. 209-211; Vincent Demont, *osmopolitisme marchand et frontières politiques à et autour de Hambourg (fin XVIIe- début XVIIIe siècle)*, in «Revue d'Histoire Maritime», n. 17, 2013, pp. 335-347; Marie-Louise Pelus-Kaplan, *Travail, immigration et citoyenneté dans les villes hanséatiques, au XVIe-XVIIe siècle, d'après les exemples de Lubeck, Hambourg et Danzig*, in *Etrangers et Sociétés. Représentations, coexistences, interactions dans la longue durée*, a cura di Pilar Gonzales-Bernaldo, Manuela Martini e Marie-Louise Pelus-Kaplan, Rennes, Presse Universitaires de Rennes, 1978, pp. 337-349.

<sup>25</sup> Cfr. Peter Earle, *The Commercial Development of Ancona, 1479-1551* in «The Economic History Review», vol. 22/1 (1969), pp. 28-44.

barriera ideologica<sup>26</sup>. E fu proprio in questo clima politico e culturale che Livorno e le sue franchigie, di cui quella del 1566 ebbe particolare risonanza, iniziarono ad essere oggetto di studio nelle altre città, attratte dal suo sistema e desiderose di modificarlo e farlo proprio, «à leur mode», come disse Colbert dei mercanti marsigliesi<sup>27</sup>.

#### 1.4 Genova, un porto franco d'emergenza

Con Genova ci si sposta in un contesto completamente diverso. Si trattava di una città di circa 70.000 abitanti con una ricchissima tradizione di commerci, una Repubblica oligarchica recentemente riorganizzatasi per risolvere i suoi conflitti interni con la nuova costituzione del 1576<sup>28</sup>. In questo periodo, in seguito ai mutamenti nell'economia europea, gli interessi genovesi si spostarono progressivamente dal commercio verso la finanza e le operazioni di cambio, mantenendo comunque un certo equilibrio tra armamento, scambi, manifattura e credito: i banchieri della Repubblica erano i finanziatori della corona spagnola, presenti come protagonisti nelle principali fiere dei cambi. Alcuni storici si riferiscono al 1500 come al “secolo dei genovesi”<sup>29</sup>. La città fu dunque un ricco centro finanziario con una propria marina di commercio e un'élite di patrizi dediti al “negotio” ai quali venne demandata anche l'amministrazione politica.

L'opportunità per la nascita di un porto franco, in una congiuntura internazionale decisiva sia per Livorno che per Genova, fu determinata dalla crisi cerealicola che colpì tutta l'area mediterranea, in particolare l'Italia, nel 1590. Le risposte a questa crisi furono due editti con molti punti in comune, il primo porto franco delle vettovaglie genovese e la proclamazione degli editti ricordati come *Livornine*.

Nel 1590, come accennato, i raccolti furono scarsi in tutto il Mediterraneo. In Liguria il problema del vettovagliamento era sempre stato di una pressante gravità. La Repubblica era praticamente sprovvista di aree adatte a una sufficiente produzione cerealicola e sopravviveva solo grazie a copiose importazioni dalla Sicilia, dalla Provenza e da altre zone del Mediterraneo<sup>30</sup>. A

---

<sup>26</sup> Per quanto riguarda la presenza inglese cfr. Michela D'Angelo, *Mercanti inglesi a Livorno, 1573-1737: alle origini di una British factory*, Messina, Istituto di studi storici G. Salvemini, 2004; per la nazione olandese e fiamminga Maria Christina Anna Elisabeth Engels, *Merchants, Interlopers, Seamen and Corsairs: the Flemish community in Livorno and Genoa (1615-1635)*, Hilversum, Verloren, 1997; per gli stranieri di origine levantina Francesca Trivellato, *The familiarity of strangers: the Sephardic diaspora, Livorno, and cross-cultural trade in the early modern period*, New Haven, Yale University press, 2009.

<sup>27</sup> Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, vol. 2, n. 2, Paris, Imprimerie Impériale, 1863, p. 679.

<sup>28</sup> Cfr. Claudio Costantini, *La repubblica di Genova*, Torino, UTET, 1988.

<sup>29</sup> Cfr. Fernand Braudel, *Civiltà materiale, economia e capitalismo. Secoli XV-XVIII*, vol. III, *I tempi del mondo*, Torino, Einaudi, 1982, p. 63. Sull'attività finanziaria dei Genovesi, il classico di Ramon Carande, *Carlo V e i suoi banchieri*, trad. ita. a cura di Marco Cipolloni e Fulvia Bardelli, Marietti, Genova, 2000; si veda anche Edoardo Grendi, *La repubblica aristocratica dei genovesi: politica, carità e commercio fra Cinque e Seicento*, Bologna, Il Mulino, 1987; Giuseppe Felloni, *Asientos, juros y ferias de cambio desde el observatorio genovés (1541-1675)*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», vol. XXXVIII (1998), pp. 511-536; Giorgio Doria, *Nobiltà e investimenti a Genova in Età moderna*, Genova, Istituto di Storia Economica, 1995, pp. 91-156.

<sup>30</sup> Secondo un calcolo di Edoardo Grendi delle 500.000 tonnellate di grano necessarie a sfamare la Repubblica con i suoi 270.000 abitanti nella metà XVI secolo, almeno 350.000 erano d'importazione. In Edoardo Grendi, *Il traffico*

questo scopo nel 1564 era stato costituito il Magistrato dell'Abbondanza, con a capo cinque «prestanti cittadini» responsabili dell'annona e incaricati di tenere sempre pronta una riserva di cereali costituita da 15.000 mine di grani e 15.000 di miglio o altri frumenti<sup>31</sup>. Nel 1568 e nel 1573 ci si era già trovati «in tanta penuria di grani che ognuno era smarrito», ma dei rifornimenti arrivati in extremis, una volta dal possedimento genovese della famiglia dei Lomellini di Tabarca<sup>32</sup>, una volta dalla Lombardia, permisero di evitare la carestia vera e propria<sup>33</sup>. A queste soluzioni si aggiunsero i tentativi di diminuzione temporanea delle tasse sui cereali, misure revocate immediatamente al passare della crisi<sup>34</sup>.

Il rischio, fin dall'estate del 1590, sembrava molto più serio. Anche dalla Sicilia arrivarono voci riguardo la penuria di grani, portando i Consigli di Genova a un lavoro in più direzioni contemporaneamente per assicurarsi gli indispensabili provvedimenti<sup>35</sup>. Furono adottate soluzioni dagli esiti differenti, con la concessione di grandi libertà ai collegi preposti, come il magistrato dell'Abbondanza, nel ricorrere ai mezzi ritenuti necessari. Sul fronte interno abbondarono le grida contro chi faceva incetta di farina o grano per rivenderli fuori città, si cercò di controllare il numero e l'identità dei forestieri presenti e di limitare l'arrivo di mendicanti dall'esterno. Furono allestiti quattro forni pubblici a Palazzo Ducale e distribuite polizze ai ceti più bassi che dovevano ricevere il pane direttamente al proprio domicilio, per evitare disordini. Sul fronte esterno si cercò di prendere accordi e di assicurarsi i rifornimenti dalle altre aree tradizionali. Qualche importazione fu effettuata da Tabarca mentre dalla Spagna, dalla Lombardia, dalla Toscana e dal Regno di Napoli, in particolare dalla Sicilia, non fu possibile portare ulteriori rifornimenti, nonostante gli accordi con i territori sotto il dominio spagnolo<sup>36</sup>.

Oltre a prendere tutte queste misure per cercare di contrastare l'imminente carestia, i Collegi, con decreto dell'11 agosto 1590, legiferarono un «porto franco delle vettovaglie» nella speranza di richiamare navi cariche di cereali allo scalo genovese. L'ispirazione venne probabilmente dall'esempio livornese e fiammingo. Per il bene superiore del rifornimento della città si prometteva di rendere Genova «portus immunis» a cristiani ed infedeli (si pensava soprattutto agli

---

*portuale di Genova (1500-1700)*, in *La Repubblica aristocratica dei genovesi*, a cura di Edoardo Grendi, Bologna, Il Mulino, 1970, pp. 307-364.

<sup>31</sup> Cfr. Giulio Giaccherò, *Origini e sviluppi del porto franco genovese: 11 agosto 1590-9 ottobre 1778*, Genova, Sagep, 1972, p. 19.

<sup>32</sup> Per la storia della colonizzazione genovese di Tabarca tra XVII e XVIII secolo cfr. Boubaker Sadok, *Les génois de Tabarka et la Régence de Tunis au XVIIème siècle et au XVIIIème siècle*, in *Rapporti Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'Età Moderna*, vol. VII, a cura di Raffaele Belvederi, Genova, Fratelli Bozzi, 1989, pp. 275-295; Achille Riggio, *Genovesi e tabarchini in Tunisia settecentesca*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n. LXXI (1948), pp. 1-7.

<sup>33</sup> ASG, Archivio Segreto, *Politicorum*, n. 1651/5, 18 marzo 1606. Relazione di sei membri del Senato sul fabbricare pane per la Repubblica, vedi anche Giaccherò, *Origini e sviluppi del porto franco genovese*, cit., pp. 27-28.

<sup>34</sup> Cfr. Thomas Allison Kirk, *Genoa and the sea: policy and power in an early modern maritime republic, 1559-1684*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2005, p. 6.

<sup>35</sup> Cfr. Lodovico Bianchini, *Della storia economico-civile di Sicilia*, vol. 2, Palermo, Francesco Lao, 1841, p. 229.

<sup>36</sup> Giaccherò, *Origini e sviluppi del porto franco genovese*, cit., pp. 35-36.



olandesi), ai quali era promesso un salvacondotto generale della durata di un anno se fossero arrivati con le navi cariche per almeno due terzi di granaglie. Il documento, riportato in appendice, scritto in un latino cancelleresco, risentiva nello stile e nelle norme della riforma doganale livornina del 1566 citata in precedenza. In un primo momento le grida genovesi si spinsero anche oltre, con la formulazione di un invito diretto verso gli stranieri di altre religioni e la rinuncia a porre limiti spaziali alla provenienza delle imbarcazioni.

In parallelo a questa normativa da Genova vennero inviati emissari, o contattati eventuali agenti e mercanti già sul posto, per trattare privatamente l'acquisto di grani da mandare in Liguria. Fu per questa ragione che era stato inviato Bartolomeo Cornaro in Provenza e Linguadoca, dove si avvalese della collaborazione di Gio. Angelo Scorza. La loro missione fallì per l'intromissione del duca di Savoia Carlo Emanuele I, impegnato con le sue truppe nelle guerre di religione francesi contro l'ancora ugonotto Enrico IV. Il duca obbligò i genovesi a vendere i cereali raccolti per fargli un prestito forzoso, impedendone l'arrivo in patria.

A Livorno invece, grazie al particolare statuto di cui godeva la città, giunsero sufficienti rifornimenti, tratti dall'annona toscana. Da Genova fu mandato inutilmente a Firenze Guglielmo Assereto per acquistare 4.000 salme di grano<sup>37</sup>.

Il principale ostacolo per l'attuazione degli obiettivi alla base della franchigia, una situazione che Livorno era riuscita ad evitare grazie a una politica internazionale di neutralità, erano i timori di attacchi sulle rotte verso la Liguria<sup>38</sup>. Si trattava di rendere sicuro il transito per Genova e pubblicizzare quanto più possibile il "porto franco", offrendo ogni assicurazione ai capitani e ai mercanti stranieri.

Un ruolo fondamentale fu svolto dalla marineria nordica, in particolare olandese<sup>39</sup>. Nelle principali piazze fiamminghe, dove risiedevano numerosi operatori commerciali e finanziari genovesi, in particolare ad Anversa e Amburgo, fu richiesto di procedere al reperimento dei grani necessari e anche di impegnarsi nel fare "pubblicità" al porto franco, così che gli eventuali mercanti interessati fossero a conoscenza della possibilità di sbarcare a Genova per vendere le loro merci senza timori.

Sempre per garantirsi questo passaggio, i magnifici dei Collegi allora in carica dovettero assicurarsi che i tanto desiderati rifornimenti potessero giungere in tranquillità fino alla Repubblica. Per far ciò era necessario ottenere, fondamentalmente dalla Spagna e dall'Inghilterra,

---

<sup>37</sup> Cfr. Ivi, p. 54.

<sup>38</sup> Cfr. Franco Angiolini, *From the neutrality of the port to the neutrality of the state: projects, debates and laws in Habsburg-Lorraine Tuscany*, in *War, trade and neutrality*, a cura di Antonella Alimento, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 82-100.

<sup>39</sup> Cfr. Dan H. Andersen, e Pierrick Pourchasse, *La navigation des flottes de l'Europe du nord vers la Méditerranée (XVIIe-XVIIIe siècle)*, in «Revue d'Histoire Maritime», n. 13, 2011, pp. 21-44.

l'assicurazione che non ci sarebbero stati problemi con il passaggio delle navi olandesi dirette verso la Dominante.

Entrambe le potenze avevano interesse ad accondiscendere alle proposte genovesi. Per Madrid, dov'era presente l'ambasciatore Pier Battista Cattaneo, un copioso approvvigionamento del genovesato significava riesportazioni in Lombardia, nel napoletano e negli altri territori filospagnoli<sup>40</sup>. Sul fronte inglese invece si trovava un nobile genovese convertitosi all'anglicanesimo e vicino alla corte elisabettiana, Orazio Pallavicino, si fece leva sull'opportunità per l'Inghilterra di avere un'ulteriore base commerciale anglofila da aggiungere nel Mediterraneo, oltre Livorno. Quando a Genova si seppe che un convoglio destinato al soccorso della città aveva cercato e trovato assistenza nei porti inglesi venne inviata una lettera alla regina Elisabetta appositamente per ringraziarla del permesso di transito e dell'aiuto concesso alle navi cariche di vettovaglie<sup>41</sup>.

L'annuncio che da Genova si cercava di noleggiare grosse navi senza limiti di numero, trattando l'acquisto di grani per qualsiasi quantità e pagando prezzi assai remunerativi per i mercanti e gli armatori, in più offrendo loro garanzie che nessun altro avrebbe potuto meglio concedere, suscitò un vivo interessamento ad Anversa, Amsterdam e nei porti anseatici. Il magistrato dell'Abbondanza aveva "individuato" le città fiamminghe basi della contrattazione approfittando anche dell'aiuto e del consiglio dei non pochi genovesi che, partendo dalla Spagna, si erano stabiliti per affari nelle principali città delle Province Unite. La condizione di emergenza portò a tralasciare di porre particolari limiti o freni o di gestire la cosa in regime di monopolio, per ottenere i massimi risultati nel minor tempo possibile.

Il primo decreto di porto franco concesse un anno di franchigia soltanto alle navi che fossero arrivate nel porto della Dominante. Questa tattica, oltre che per ragioni di controllo e comodità nel gestire i flussi di merce e smistarli alle riviere, rispondeva a una precisa politica genovese nei confronti dei porti liguri. Il processo attraverso il quale Genova si era impossessata della Liguria e l'aveva sottomessa era passato anche per l'eliminazione di ogni possibile rivalità commerciale con i centri rivieraschi<sup>42</sup>. Quando, nell'inverno del 1590, ci si rese conto che la situazione dei raccolti non sarebbe migliorata nell'anno a venire, fu emesso un nuovo decreto di porto franco delle vettovaglie

---

<sup>40</sup> ASG, *Archivio segreto. Lettere Spagna*, n. 2419, 12 settembre 1591.

<sup>41</sup> ASG, *Archivio segreto. Litterarum ad principes et viros illustres*, n. 1868, 12 ottobre 1591.

<sup>42</sup> Cfr. Giovanni Assereto, *Porti e scali minori della Repubblica di Genova in età moderna*, in *Il sistema portuale della Repubblica di Genova*, a cura di Giorgio Doria e Paola Masa Piergiorganni, Genova, Società ligure di storia patria, p. 225; questa strategia continuò anche nel secolo successivo, cfr. Paolo Calcagno, "Pas seulement pour la subsistance de la ville, mais aussi pour le ravitaillement des côtes": Gênes et le ravitaillement en grains du domaine de terre-ferme (XVIII<sup>e</sup> siècle), in *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*, a cura di Le Mao Caroline e Philippe Meyzie, Parigi, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2011, pp. 49-64.

il 28 gennaio 1591 con una riconferma pochi giorni dopo, il 12 febbraio<sup>43</sup>. Le lamentele e le sollecitazioni per estendere la franchigia a tutto il dominio, arrivate numerose dai centri vicini, avevano portato a un parziale ripensamento. Il 29 gennaio dello stesso anno il sindaco della Università della Spezia si rivolse al Senato genovese chiedendo che venisse concessa la franchigia per i grani anche alla propria città, mentre una simile richiesta veniva da Arcola<sup>44</sup>. Anche da altri centri quali Sarzana, Sestri Levante e Savona giunsero petizioni, nella speranza di trattare liberamente e in regime di franchigia con Livorno e la Toscana per fare velocemente incetta di grani. Nei nuovi editti di porto franco il monopolio genovese fu abbandonato a favore dell'estensione dell'editto verso le riviere, concedendo «porto franco così nella presente Città come in tutto il Dominio a qual si vogliano navi et altri navigli così de Cristiani come de Infedeli»<sup>45</sup>.

I due contesti di riferimento, Genova e Livorno, furono molto diversi tra loro. Il porto franco livornese fu il frutto di una graduale operazione granducale, perseguita con piccole variazioni nel corso degli anni ma beneficiando di una volontà politica chiara che non ebbe bisogno, in questo primo momento, di interloquire con forti fazioni locali e municipali. A Genova invece la condizione di emergenza e l'ordinamento stesso della Repubblica oligarchica impedirono di perseguire una simile politica di ampio respiro. Anzi, nella capitale ligure bisognava organizzarsi il più velocemente possibile per riuscire ad ottenere un risultato atteso come una questione di vita o di morte. Per tale ragione nello scenario genovese si può osservare una serie continua di ripensamenti e di consultazioni in un lavoro che non è solo di politica economica ma anche, per il ruolo di Genova sullo scacchiere internazionale, diplomatico.

I problemi del porto franco genovese erano stati, fino a quel momento: trovare un mercato con ampie disponibilità granarie da cui rifornire la Repubblica; garantire buoni noli delle imbarcazioni e condizioni di vendita delle vettovaglie; assicurarsi che le navi potessero percorrere facilmente la rotta verso Genova e le riviere; rifornire, o lasciar rifornire da sole le riviere stesse; assicurare i mercanti in arrivo, se stranieri o di altre religioni, che nel Dominio sarebbero stati accolti senza problemi per loro o per le merci che trasportavano; ultima questione irrisolta, per il nascente porto franco, sempre considerando il carattere di urgenza e improvvisazione che lo contraddistingueva, crearsi una rapida fama tramite la buona reputazione.

---

<sup>43</sup> ACG, *Magistrato dell'Abbondanza. Actorum*, n. 723, 12 febbraio 1591.

<sup>44</sup> Ivi, 1591.

<sup>45</sup> Ivi, 12 febbraio 1591.

Se il naviglio nordico, come hanno fatto notare Fernand Braudel e Ruggiero Romano, aveva iniziato a conoscere e apprezzare lo scalo livornese, bisognava informare quegli stessi mercanti della possibilità, anzi della convenienza, del fare scalo a Genova<sup>46</sup>.

Grazie alla rete di mercanti genovesi sul posto, le grida del porto franco genovese furono stampate e fatte circolare nelle piazze interessate, non solo all'interno del Dominio ma soprattutto nei porti olandesi e anseatici, dove c'era bisogno che la notizia si diffondesse al più presto<sup>47</sup>. Bisognava persuadere mercanti ed armatori a portare grani in Liguria. Nello stesso tempo il 9 febbraio 1591, addirittura tre giorni prima della proclamazione delle grida del nuovo porto franco, redatto in una prima versione il 28 gennaio, si diede incarico a Gio. Delmar di imbarcarsi su un liuto ben armato messogli a disposizione dai magnifici di Palazzo Ducale per andar «alla busca» di navi cariche di cereali. A questo capitano fu affidato il compito di incrociare fra La Spezia e Viareggio con una scorta di grida del porto franco e di patenti apposite per accostare le navi granarie provenienti dai Paesi Bassi, da Amburgo, Danzica e gli altri porti del nord, dirette a Livorno o altrove, e persuaderle a dirottare su Genova i loro carichi, convincendoli che sarebbero stati «benvisti, trattati, accarezzati et ispediti di loro negotio»<sup>48</sup>.

Molti aspetti presentati finora possono essere considerati in sé come delle misure per evitare la crisi, anche senza fare un totale affidamento su questa nuova istituzione. Infatti la franchigia è compatibile con misure generiche di abbassamento dei dazi per favorire gli arrivi di merci straniere. Il porto franco, almeno in questo periodo, può essere letto in quanto misura tra le tante per ottenere un po' di "respiro". Con il passare del tempo e la situazione invariata si cercò di aumentare le trattative con i mercanti olandesi e si pose, in anticipo, il rinnovo della franchigia.

Il 2 agosto 1591, in un testo quasi identico al precedente ma sei mesi prima della prevista scadenza, venne emanato un nuovo editto per assicurare i mercanti stranieri della continuità del provvedimento. Stavolta però non era più concesso «così nella presente città come in tutto il dominio» ma divenne di nuovo un attributo specifico della Dominante, da dove le derrate sarebbero state ridistribuite al resto del territorio. Le prime notizie del successo di queste nuove disposizioni arrivarono nell'autunno del 1591, quando numerose navi giunsero in porto, grazie anche al passaggio sicuro promesso e mantenuto da Inghilterra e Spagna.

---

<sup>46</sup> La teoria della "invasione nordica" si trova nel primo volume di Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, vol. I, Paris, Armand Colin, 1949. Essa afferma come inglesi, olandesi e francesi, con imbarcazioni capaci di navigare per distanze maggiori rispetto a quelle delle potenze "tradizionali", presero il controllo della vita commerciale, finanziaria e marittima nel Mediterraneo del XVII secolo, Cfr. Fernand Braudel e Ruggiero Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne (1547-1611)*, Paris, Colin, 1951. La recente storiografia ha ridimensionato questo aspetto portando l'attenzione sulle nuove strategie e marine mercantili che si affermarono in ambito mediterraneo, di cui il porto franco costituisce un esempio. Cfr. Molly Greene, *Beyond the Northern Invasion: The Mediterranean in the Seventeenth Century*, in «Past & Present», vol. 174/1, 2002, pp. 42-71.

<sup>47</sup> Cfr. Giacchero, *Origini e sviluppi del porto franco genovese*, cit., p. 61.

<sup>48</sup> Nel senso di essere facilitati nei loro affari, cfr. ACG, *Magistrato dell'Abbondanza. Actorum*, n. 723, 9 febbraio 1591.

In una lettera inviata ad Orazio Pallavicini e riportata da Giacchero si rese noto con toni trionfalistici di come i vascelli nordici:

ci hanno condotto grandissima summa di frumento in maniera che l'abbiamo in maggiore parte et in tempo di tanto bisogno et a salvamento ricevuto, a tale che si è visto questo porto nostro in uno istesso tempo pieno di vascelli ponentini, cosa non mai più vista per memoria de' padri nostri<sup>49</sup>.

Nonostante alcuni sequestri di navi da parte di capitani spagnoli (che infrangevano le promesse del loro sovrano) o dei savoiardi provenienti dalle basi di Nizza e Villafranca, a Genova si fece il possibile per assicurare la tranquillità delle rotte. Si ricorse a un intenso lavoro diplomatico con la corte spagnola, demandato al già citato ambasciatore Pietro Cattaneo, abbinato a un pattugliamento continuo delle coste tra la Provenza e la Liguria. Dall'autunno 1591 fino al marzo 1592 e oltre, le lettere inviate dall'ambasciatore a Madrid ebbero il tono di altrettanti bollettini di vittoria: «hora, Dio sia lodato, cominciano a comparire vaselli di Ponente, et già ne sono entrati venti con buona somma de grani»<sup>50</sup>. Tra il 23 dicembre e la prima metà di marzo, secondo una stima ottenuta dall'esame delle lettere inviate al Cattaneo, entrarono nel porto di Genova beneficiando dello statuto di porto franco quasi duecento imbarcazioni. La gran parte, come confermò anche il Roccatagliata nei suoi annali scritti per incarico della Repubblica, provenivano da Danzica, Lubecca e Gratz<sup>51</sup>.

Gli sbarchi furono tali che da Genova si poté davvero provvedere al successivo rifornimento dei domini spagnoli, inviando cereali a Napoli, in Sicilia, Sardegna, e Lombardia, Majorca e altre località. La quantità di grani immessi sul mercato ligure e le somme ingenti spese dal magistrato dell'Abbondanza generarono anzi il nuovo problema di smaltire l'enorme quantità di derrate e i debiti contratti per il loro acquisto. In questo dissesto economico ancora più importanza venne concessa ai protettori di San Giorgio, ente semiprivato e l'unico con la capacità finanziaria necessaria, vista la pratica della Repubblica di cedere ai protettori gabelle e dazi statali per far fronte ai ricorrenti casi di emergenza<sup>52</sup>.

### 1.5 *Le Livornine*

Negli stessi anni, se non negli stessi mesi, a Livorno venne affinato il sistema di privilegi e franchigie granducali che formarono l'insieme della costituzione e del porto franco labronico. Le

---

<sup>49</sup> ASG, *Archivio Segreto, Litterarum ad principes et viros illustres*, n. 1868, 2 marzo 1592. In Giacchero, *Origini e sviluppi del porto franco genovese*, cit., pp. 64-65.

<sup>50</sup> ASG, *Archivio Segreto, Litterarum ad principes et viros illustres*, n. 1868, 23 dicembre 1591.

<sup>51</sup> Cfr. Antonio Roccatagliata, *Annali della Repubblica di Genova dal'anno 1581 all'anno 1607*, Genova, Vincenzo Canepa, 1873, p. 158.

<sup>52</sup> V. *infra* Cap.3.

origini del suo successo e della stessa esistenza della città si fondarono, in particolare, sulla capacità di attrarre e insediare una popolazione attiva. A Francesco I era succeduto, nel 1587, il fratello Ferdinando I, ricordato dalla successiva trattatistica come colui che trasformò Livorno da una palude in una piazza sicura e confortevole. In realtà, come visto, la città aveva potuto beneficiare di una lunga e sufficientemente coerente politica di sviluppo. Quello che accadde durante il Regno di Ferdinando fu, semmai, un aumento di intensità nei lavori sul porto. Con la guida sul posto del figlio illegittimo di Cosimo, don Giovanni de' Medici, alleato importante del granduca, una nuova squadra di ingegneri lavorò alacremente al rimodellamento della città iniziato dal progetto di Buontalenti<sup>53</sup>. Grazie ad una serie di appositi incentivi fiscali e di prestiti, il problema di trovare investitori per i nuovi spazi cittadini venne risolto<sup>54</sup>.

Ma il vero lascito del Regno di Ferdinando I fu il noto corpus legislativo che definì le leggi fondamentali del porto e determinò la futura vita economico-commerciale cittadina. I bandi, in rapida successione, si rivolsero ai potenziali abitanti con le più diverse specializzazioni<sup>55</sup>. I nuovi privilegi furono proclamati non più nella forma di lettere e memoriali, ma tramite dichiarazioni pubbliche pensate per essere facilmente diffuse tra i potenziali migranti o commercianti di cui promuovere l'insediamento.

Le Livornine del 1591/93 sono state spesso citate come prova dell'innovativa politica economica del granduca. Esse si posero in un'ottica di continuità con i precedenti provvedimenti toscani nonché con il recente richiamo agli stranieri del porto franco delle vettovaglie genovese. Il primo bando era rivolto ad operai esperti per costruire le infrastrutture di Livorno. Come spesso accade negli editti dei porti franchi, l'intento dei decreti fu in parte demografico. In questo caso si volle prima di tutto popolare la nuova area urbana per poi supportare lo sviluppo economico<sup>56</sup>. Già nel gennaio 1590 venne promulgato un decreto che esentava marinai e maestri d'ascia greci da diverse imposizioni<sup>57</sup>. Un secondo, dell'8 ottobre 1590, fu rivolto agli artigiani forestieri: fabbricanti di sartie, maestri d'ascia, calafati, legnaioli, muratori, fabbri, scalpellini, pescatori, marinai e «ogni mestiere manuale fuori che braccianti e vangatori»<sup>58</sup>. Nel marzo 1591 fu ancora la

---

<sup>53</sup> Cfr. Matteoni, *Livorno*, cit., pp. 29-30; Elena Fasano Guarini, *La popolazione*, in *Livorno e Pisa: due città e un territorio nella politica dei Medici*, a cura di Adriano Betti Carboncini e Marco Bedini, Pisa, Nistri-Lischi/Pacini, 1980, pp. 149-151.

<sup>54</sup> Cfr. Tazzara, *The masterpiece of the Medici*, cit., p. 69.

<sup>55</sup> Cfr. Fasano Guarini, *La popolazione*, in *Livorno e Pisa*, cit., pp. 199-215; per l'edizione delle livornine cfr. Paolo Castignoli e Lucia Frattarelli Fischer, *Bandi per il popolamento di Livorno. 1590-1603*, Livorno, Cooperativa Risorgimento, 1988.

<sup>56</sup> Cfr. Tazzara, *The masterpiece of the Medici*, cit., p. 71.

<sup>57</sup> Cfr. Lucia Frattarelli Fischer, *I Bandi di Ferdinando I. La costruzione e il popolamento di Livorno dal 1590 al 1603*, Livorno, 1988, p. 89.

<sup>58</sup> Cfr. Giangiacomo Panessa, e Olimpia Vaccari, *Livorno. Il primato dell'immagine*, Pisa, Pacini Editore, p. 44.

volta degli artigiani, invitati nella città in espansione con un'esenzione dal pagamento delle tasse sulla loro proprietà personale e sugli attrezzi di bottega<sup>59</sup>.

Al di là di questi inviti specifici, negli stessi giorni in cui a Genova col porto franco si invitarono i mercanti nordici, in Toscana si preparò la pubblicazione delle Livornine. Il primo luglio 1591 e il 10 giugno 1593 vennero bandite le due norme più importanti. Entrambe, questa volta, erano rivolte esplicitamente ai mercanti, alle persone con il denaro e le conoscenze necessarie per il decollo dello scalo e il vero inserimento del porto nel circuito degli scambi internazionali. I primi bandi furono invece focalizzati sul popolamento, quasi una sorta di "preparazione del terreno".

Il documento, del primo giugno 1591, si rivolse direttamente «a tutti voi mercanti di qualsivoglia nazione» promettendo, sulla scorta dei precedenti privilegi, un salvacondotto dai debiti contratti prima dell'arrivo a Livorno, la non perseguibilità per i crimini commessi fuori dalla Toscana (salvo per i reati di eresia, contraffazione, assassinio e lesa maestà), e i prestiti per ottenere agevolmente un'abitazione in città. A questi si aggiunsero altri privilegi specifici come la possibilità di esercitare il commercio senza pagare l'ingresso in una gilda.

Nel febbraio 1592, sette mesi dopo la prima livornina, Ferdinando fece pubblicare un secondo decreto col simile obiettivo di invitare i mercanti, in particolare stranieri, a venire a Livorno. Il privilegio ebbe un importante ruolo nell'insediamento degli ebrei e degli stranieri nella città, richiamando numerosi mercanti di professione non cattolica, assicurando ad esempio l'insediamento di armeni e nordici di fede protestante, dando impulso a una società cosmopolita in grado di stabilire importanti reti mercantili locali e internazionali. Per queste ragioni le Livornine, così come i successivi editti di franchigia, costituirono dei documenti importanti non solo per la storia economica o sociale di una città, ma anche per quella della tolleranza religiosa in Europa.

L'invito granducale si caratterizzò per il richiamo verso i mercanti di ogni nazione e per l'articolazione teorica del preambolo, costituendo un modello di retorica a più riprese imitato nei porti rivali. Secondo Tazzara la promulgazione delle Livornine fu resa possibile dalla mediazione di un potente personaggio della corte medicea, un ebreo padovano di nome Maggino di Gabriello<sup>60</sup>. Già durante il ducato di Francesco I questi aveva cercato di ottenere dei privilegi per l'installazione degli ebrei a Livorno. In seguito alla morte di Sisto V e al nuovo clima meno ospitale per gli ebrei negli Stati pontifici, Maggino si trasferì ufficialmente in Toscana dove venne accolto dal granduca e ottenne i permessi per aprire una propria vetreria e commerciare tessuti con il Levante. Probabilmente questo influente personaggio ebbe un ruolo, accanto ai funzionari toscani, nella formulazione della prima livornina del 1591, in seguito alla quale ottenne il titolo di console della

---

<sup>59</sup> Decreto del 03/30/1591 e pubblicato in Castignoli e Frattarelli Fischer, *Bandi per il popolamento di Livorno*, cit., p. 473, n. 8.

<sup>60</sup> Cfr. Tazzara, *The masterpiece of the Medici*, cit., pp. 73-75.

nazione ebraica e 100.000 scudi con cui incoraggiare l'arrivo di altri mercanti ebrei in città fornendo loro un capitale iniziale. Grazie alla sua rete di relazioni Maggino, nei mesi successivi alla promulgazione degli editti, inviò numerose copie dei privilegi granducali in altre città per dar notizia della situazione di Livorno. Dipendere da un console però, in particolare da Maggino, non fu ben accetto agli ebrei che si apprestavano a rispondere all'invito granducale. Probabilmente la stessa crescita della sua autorità ne determinò la successiva caduta. Nelle Livornine del 1593 il nome di Maggino scomparve, così come la carica che aveva ricoperto, mentre la guida della comunità ebraica venne demandata ai suoi stessi membri<sup>61</sup>.

Più tardi, nel 1595, Ferdinando promulgò anche un invito ufficiale verso «tutti gli ebrei tedeschi e italiani che abitano di presente, e che per il passato abitavano nello stato di Milano»<sup>62</sup>, ma quest'ultima misura non riscontrò il successo sperato<sup>63</sup>.

Obiettivo primario di queste norme, che con la precedente riforma doganale costituirono il corpus "informale" del porto franco livornese, era quello di attirare gli stranieri, in particolare ebrei, a trasferirsi a Livorno e a Pisa. Dei 44 articoli che le componevano, 41 avevano a che fare con la comunità ebraica che si volle costituire in queste piazze<sup>64</sup>. Le livornine, fondamentalmente, contenevano molte garanzie che salvaguardavano la sicurezza fisica, la proprietà, il diritto di praticare la religione ebraica, esenzioni dalle tasse, autonomia per la nazione ebraica e la promessa di un equo trattamento giuridico. A queste norme, comuni nelle città dove si tollerava la presenza ebraica, si aggiunsero altri permessi particolari che rendevano Livorno e Pisa più competitive nell'attrarre ebrei nei propri territori: diritto di frequentare l'Università di Pisa, permesso per i medici ebrei di curare cristiani e per balie cristiane di occuparsi dei bambini ebrei<sup>65</sup>.

La differenza sostanziale che intercorse tra la prima livornina del 1591 e quella del 1593 riguardò fondamentalmente l'assetto interno della comunità ebraica, riformato sulla base delle considerazioni e dei suggerimenti delle comunità di altre città, che chiedevano alcune modifiche come condizione per il loro trasferimento. Mentre dunque, negli stessi giorni, a Genova si formulò un porto franco rivolto soprattutto ai mercanti protestanti olandesi e anseatici perché portassero

---

<sup>61</sup>Cfr. Lucia Frattarelli Fischer, *Vivere fuori dal ghetto. Ebrei a Pisa e Livorno (secoli XVI-XVIII)*, Torino, Silvio Zamorani, 2009; Lucia Frattarelli Fischer, Pasquale Villani, *People of every mixture. Immigration, Tolerance and Religious Conflicts in Early Modern Livorno*, in *Immigration and Emigration in Historical Perspective*, a cura di Anne K. Isaacs, Pisa, Edizioni Plus, 2007, pp. 93-107; Guillaume Calafat, *L'institution de la coexistence. Les communautés et leurs droits à Livourne (1590-1630)*, in *Des religions dans la ville: ressorts et stratégies de coexistence dans l'Europe des XVI-XVIII siècles*, a cura di David Do Paco, Mathilde Monge e Laurent Tatarenko, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2010, pp. 83-102; Guillaume Calafat, *Être étranger dans un port franc. Droits, privilèges et accès au travail à Livourne (1590-1715)*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 84 (2012), p. 102-122;

<sup>62</sup> Cfr. Gaetano Grazzini, *Le condizioni di Pisa alla fine del XVI secolo sotto Ferdinando I*, Empoli, Traversari, 1898, pp. 212-224.

<sup>63</sup> Frattarelli Fischer, *Vivere fuori dal ghetto*, cit., pp. 58-62.

<sup>64</sup> Ivi, pp. 62-68.

<sup>65</sup> Per il trattamento degli ebrei in Italia v. Marina Caffiero, *Storia degli ebrei nell'Italia moderna: dal Rinascimento alla Restaurazione*, Roma, Carocci, 2014.



merci in città (in questo caso grano), a Livorno i bandi prevedevano la costituzione di una forte comunità di mercanti stranieri che con le loro reti di relazioni internazionali potessero aiutare nel decollo del porto e, soprattutto, nel piazzare Livorno e la Toscana nel circuito degli scambi mediterranei e levantini. Non si cercava più un inserimento diretto nel commercio delle spezie o di tessuti nel Levante, ma la priorità divenne riempire la città con una popolazione attiva che potesse a sua volta indirizzare tali commerci.

Gran parte della letteratura politica contemporanea, in particolare i testi che esaltavano la ragion di stato e il potere del principe di intervenire nell'economia, teorizzavano che la popolazione dovesse essere il fondamento della ricchezza dello Stato e che gli ebrei erano un popolo particolarmente attivo sul piano mercantile<sup>66</sup>. Da queste esigenze prese corpo la normativa del porto franco, con i vari aspetti elencati finora più o meno ripetuti nei bandi successivi.

Un aspetto specifico del porto franco livornese, che ne costituì una fonte di debolezza nei successivi decenni, risiedeva nel suo carattere di "isola" commerciale. La scelta del regime di mantenere le istituzioni esistenti, piuttosto che crearne di nuove, portò a trattare Livorno come un corpo estraneo in un organismo già sviluppato. Barriere doganali interne, gilde e controlli sulla vendita dei prodotti agricoli rimasero in vigore in tutta la Toscana. I Medici inizialmente cercarono di dirigere una crescita che considerasse Livorno solo in quanto porto e Pisa come centro degli affari e dei traffici, da dove sarebbe stato più facile comunicare con Firenze. A Pisa erano rivolte concessioni per gli stranieri riguardo saponifici, vetrerie e tessili. Nella città venne anche creata una apposita loggia dei mercanti, ultimata nel 1605, e un arsenale lungo la riva dell'Arno. Tuttavia, gradualmente i mercanti preferirono fare direttamente i propri affari in Livorno e si stabilirono nel porto. Intorno al 1640 questo movimento era praticamente completato, e Pisa subì il sorpasso del meglio collegato porto labronico<sup>67</sup>.

Quello che mancava nel porto franco di Livorno era una precisa definizione di come funzionasse l'intero sistema. Mentre i granduchi riuscirono con successo in alcuni specifici interventi sull'economia (livornine, riforma doganale, ecc.) non arrivarono a una vera attività trasformatrice sulle istituzioni dello Stato. Le leggi a fondamento delle franchigie di Livorno presentavano diverse lacune, non erano specifiche su alcuni punti e apparentemente implicite su altri. Nel corso dei decenni successivi furono le richieste individuali inviate all'ufficio della dogana che contribuirono in gran parte a consolidare un insieme di leggi separate in un corpus di procedure più specifico ed armonico. Come per Genova o Marsiglia, i documenti burocratici come memoriali

---

<sup>66</sup> Cfr. Giovanni Botero, *Della Ragion di Stato*, Venezia, De Ferrari, 1589.

<sup>67</sup> Cfr. Giuseppe Vivoli, *Annali di Livorno dalla sua origine sino all'anno di Gesù Cristo 1840*, vol.2, Livorno, Giulio Sardi (1. ed.1843) vol.3, 1844, pp. 246-247.

e rapporti, prodotti dai diversi organi amministrativi, furono il principale terreno di discussione e di scontro nella vita economica dello scalo.

### 1.6 *Evoluzione della franchigia in «Portofranco libero, generale e generalissimo»*

Il superamento della carestia permise ai dirigenti genovesi di interrogarsi sulla pratica del porto franco, istituzione che aveva permesso l'afflusso di una gran numero di risorse in città, insieme tuttavia a molti conti da liquidare e a una serie di contese con i porti rivieraschi contrari al carattere di privilegio e al monopolio della norma. I magnifici dei Collegi, pur concordando sulla necessità di un rinnovo, confermando l'esclusività della guida genovese, iniziarono a considerare possibili cambiamenti.

Nel dicembre 1592 il decreto viene riconfermato senza sostanziali modifiche, nonostante un iniziale proposito di renderlo triennale, per tutto l'anno successivo<sup>68</sup>. Una evidenza delle discussioni riguardo l'amministrazione del porto franco e a cosa si dovesse esattamente puntare con questa istituzione venne nei mesi successivi. Con un nuovo decreto del 5 dicembre 1592, promulgato il 18 febbraio 1593, ben prima della data di scadenza prevista, venne apportata una modifica.

Il documento, valido per tutto il 1593, conteneva un'innovazione sostanziale, ripresa dalla riforma doganale livornese del 1566, che gli valse il nome di porto franco di ponente. In esso infatti si precisava, senza lasciare dubbi interpretativi, che avrebbero beneficiato della franchigia solo le navi, tanto dei cristiani come degli infedeli, provenienti da «luoghi di ponente al di là dello stretto di Zibeltaro», fermo restando l'obbligo del carico di vettovaglie<sup>69</sup>. Veniva introdotto un concetto importante, rimasto un punto fermo dei successivi editti genovesi fino alla caduta della Repubblica, quello dei limiti di provenienza per le imbarcazioni. Su questo aspetto si giocò parte della successiva politica doganale genovese che cambiava i rispettivi limiti tra un rinnovo e l'altro, per includere o meno alcune località. Una costante fu la comprensione degli estremi della costa ligure entro i limiti stabiliti, con una esclusione dei porti rivieraschi dal godimento dei benefici. Oltre a questa importante innovazione, nel porto franco del 1593 delle vettovaglie, o di ponente, venne anche ridotta la quota di granaglie da portare nella stiva per le navi beneficiarie dell'editto, portata da due terzi alla metà del carico, permettendo così agli armatori e mercanti stranieri di aumentare i propri guadagni vendendo una maggiore varietà di merci.

Nonostante le modifiche e la sopravvivenza di un certo interesse nella istituzione, almeno per tutto l'anno 1593, il porto franco delle vettovaglie sembrava essere limitato ad uno strumento

---

<sup>68</sup> ASG, *Archivio Segreto. Propositionum*, n. 1028/2, 18 settembre 1592., il decreto invece si trova in ASG, *Archivio Segreto, Decreti del Senato*, n. 840, p. 166, 28 settembre 1592.

<sup>69</sup> ASG, *Archivio Segreto, Decreti del Senato*, n. 840, 1 dicembre 1592. Il decreto tuttavia riporta in calce la data del 5 dicembre 1592 e ne fu data lettura e pubblicazione solo il 18 febbraio 1593.

d'emergenza al quale fare ricorso nei momenti di carestie. Alla scadenza dell'editto mancò l'atteso rinnovo; ciononostante i mercanti nordici, fiduciosi che la situazione non sarebbe mutata, continuarono a spedire le loro granaglie verso Genova, da dove poi le avrebbero rivendute nel resto del Dominio. L'abbondanza dei raccolti mediterranei e la decadenza del porto franco li costrinse tuttavia a ricredersi e ad impegnarsi in trattative e contrattazioni con i Collegi. Ne è un esempio la petizione di Gio. De Man, scritta a nome di numerosi mercanti che, ricordando come avevano rifornito e ancora rifornivano la città di tante vettovaglie, chiesero il rinnovo del porto franco per poter rivendere le merci<sup>70</sup>.

Solo nell'aprile del 1595 fu ristabilita la continuità della franchigia, dopo un vuoto di quindici mesi durante i quali si ricorse a permessi particolari e a salvacondotti, indice ancora una volta della instabilità della franchigia genovese. Con il rinnovo del 1595 Genova, per una serie di ragioni diverse, rinunciò al ruolo di emporio di redistribuzione cerealicola mediterranea. In parte per l'abbondanza dei raccolti provenienti dalle tradizionali aree come la Sicilia e la Provenza, in parte per gli editti livornesi che attiravano quantità crescenti di mercanti olandesi, anseatici e inglesi, in parte per il periodo di sospensione del porto franco e la relativa crisi di fiducia che ne era seguita, il porto negli anni seguenti non attirò più lo stesso concorso di imbarcazioni. Inoltre, l'arrivo improvviso di grandi quantità di grano aveva posto seri problemi logistici e finanziari per le infrastrutture e le amministrazioni dello scalo genovese, di cui un sintomo fu il crescente interesse dei protettori di San Giorgio in questi affari, i cui toni erano quelli di una costante preoccupazione: i Collegi mantenevano una visione del porto franco come un mezzo per prevenire le carestie e quindi da mantenere "dormiente" nei momenti di quiete; per San Giorgio bisognava regolarne meglio gli ordinamenti onde evitare problemi con gli introiti delle gabelle sui grani; per il Minor Consiglio, infine, rappresentava un potenziale strumento per stimolare un aumento del traffico portuale in concorrenza con gli scali di Livorno e di Marsiglia<sup>71</sup>.

Intanto nell'editto del 1595 si puntò su una validità quinquennale senza limiti di provenienza, probabilmente per rassicurare i mercanti stranieri dopo il mancato rinnovo e inserire l'istituzione in modo più stabile tra gli ordinamenti della Repubblica<sup>72</sup>. Venne decisa un'altra limitazione per le imbarcazioni, nel tentativo di separare ulteriormente le competenze tra la Dominante e gli altri scali liguri. Beneficiari del porto franco furono da ora in avanti solo le navi con una portata superiore alle 300 mine (circa 27 tonnellate), escludendo le piccole imbarcazioni dedite al cabotaggio con le regioni vicine. Questa scelta era dovuta alla volontà di esercitare un maggiore controllo sul contrabbando e, forse, permettere il commercio di cabotaggio agli altri

---

<sup>70</sup> Giacchero, *Origini e sviluppi del porto franco genovese*, cit., p. 84.

<sup>71</sup> Ivi, pp. 87-88.

<sup>72</sup> ASG, *Archivio Segreto, Propositionum*, n. 1028, n. 156. 9 aprile 1595.

approdi rivieraschi. Le vettovaglie potevano restare depositate nel porto per un periodo illimitato, tanto sulle navi che nei magazzini. Si cercava di rendere la franchigia uno strumento di ordinaria amministrazione. Allo scadere del quinquennio venne rinnovata senza modifiche ma con dei tempi più lenti per il passaggio dai Collegi al Minor Consiglio<sup>73</sup>.

Quando, tuttavia, nel 1605 la materia venne riaffrontata per confermare la nuova legislazione affiorarono degli evidenti problemi, in particolare per il ruolo della Casa di San Giorgio nella gestione della franchigia, con vedute evidentemente divergenti rispetto ai governatori della gabella del grano e ai magnifici di palazzo.

Il 19 gennaio 1605 si decise, con le trattative per il rinnovo ancora in corso, di approvare un porto franco ridotto, in vigore dal mese in corso fino al settembre dello stesso anno. Nel preambolo dell'editto si spiegava che i protettori delle Compere, non avendo dato la loro approvazione per il consueto rinnovo, avevano bisogno di tempo per riconsiderare la pratica: «fu ricercato detto assenso al quale non inclinarono li molto ill.ri Protettori di quella Casa, onde non ha fatto detta concessione quei gagliardi effetti che si speravano»<sup>74</sup>.

Sul momento ci si accordò su una franchigia ridotta che imponeva nuove limitazioni. Si ritornò ai limiti per la provenienza delle imbarcazioni a partire da oltre lo stretto di Gibilterra per le sole navi di portata superiore alle 300 mine con la stiva carica per metà di granaglie. Inoltre, a partire dall'11 febbraio 1605 anche le vettovaglie sbarcate a terra vennero soggette alla normale gabella, della quale restavano esenti solo quelle conservate a bordo. Il tempo tra gennaio e settembre fu impiegato nella discussione con i protettori di San Giorgio per elaborare un nuovo porto franco organico e di durata pluriennale. Tra le gabelle affidate a questa potente istituzione, trattata nella II parte, figurava proprio quella del grano, che con il porto franco aveva seguito un andamento insoddisfacente, in particolare a causa di frequenti evasioni dei pagamenti e di una diffusa pratica del contrabbando, da cui la necessità di adottare norme più restrittive. Il limite da Gibilterra aveva il doppio obiettivo di mantenere vivo il commercio con olandesi e anseatici, che comunque arrivavano nel Mediterraneo a bordo di imbarcazioni adatte alla navigazione oceanica e quindi di dimensioni ragguardevoli, assicurandosi di escludere, allo stesso tempo, le piccole imbarcazioni dedite al cabotaggio e al commercio di grani che arrivavano invece dalle regioni vicine.

Le discussioni sul destino del porto franco, fortemente limitato, continuarono senza che si arrivasse a una soluzione che accontentasse i protettori delle Compere, fermi nella difesa della gabella dalla quale veniva corrisposta una modesta paga sui luoghi dell'istituto stesso. Prima dello

---

<sup>73</sup> ASG, *Archivio Segreto, Propositionum*, n. 1029/3, n. 35. 19 settembre 1600.

<sup>74</sup> ASG, *Archivio Segreto, Propositionum*, n. 1029/3, n. 148. 19 gennaio 1605.

scadere del termine, il 18 novembre 1605, si optò per continuare sulla solita linea con un rinnovo triennale, prendendo ancora tempo prima di tentare una decisione definitiva<sup>75</sup>.

La sollecitudine dimostrata nel sistemare la questione del porto franco granario sei mesi prima della scadenza dipese forse dal proposito di affrontare l'esame e la discussione di un porto franco «libero, generale e generalissimo» per tutte le merci dopo aver liberato il cammino da ogni discussione relativa a quello limitato alle granaglie.

Nello stesso tempo in cui i Collegi approvavano il nuovo porto franco triennale per i grani, mettendo da parte l'argomento in attesa di nuovi sviluppi ed assicurandosi intanto che la norma andasse incontro alle esigenze dei protettori di San Giorgio, venne costituita una apposita commissione per discutere del porto franco. Dai lavori di questa commissione venne sottoposto all'attenzione dei Collegi uno schema delle norme che avrebbero dovuto regolare il porto franco generale. Su quel testo i magnifici discussero per creare un progetto di legge in latino che avrebbe sancito la loro preminenza in materia di porto franco e articolato la discussione/contrattazione con San Giorgio, prima di sottoporlo all'approvazione del Maggior e Minor Consiglio<sup>76</sup>.

Un documento dell'anno successivo riportava che la questione era stata lungamente dibattuta con la casa di San Giorgio prima di arrivare ai capitoli conclusivi, redatti infine da una deputazione di quattro persone: due procuratori designati dai Collegi e due protettori tratti dagli otto delle Compere. I Collegi, ossia il doge, i governatori e i procuratori informarono, il 3 giugno 1609, di essere arrivati alla approvazione dei capitoli del nuovo porto franco esteso su una larga gamma di merci, per cui il testo era pronto per il passaggio di approvazione dai Consigli:

sono più mesi che si è trattato e tratta di fare qui un Porto Franco stimandosi che debba esser di molto utile alla Rep.ca et al negotio et interesse particolare, et anco alle rendite et alle entrate pubbliche<sup>77</sup>.

Il porto franco che si stava progettando fu la risultante di diverse vicende ed interessi. Da una parte vi furono i giochi di potere interni alla Repubblica stessa, nella scelta di chi si dovesse occupare di cosa e chi potesse decidere esattamente in cosa dovesse consistere la franchigia. Su questo aspetto si entrava in termini più specifici di politica economica. Non si trattò tuttavia di una analisi scientifica condotta da amministratori esperti, quanto piuttosto di un ininterrotto lavoro di contrattazione e sperimentazione, dove eventuali controsensi nelle norme erano spiegabili in base agli interessi degli attori coinvolti, come nel caso delle norme contro gli altri porti, spesso controproducenti. Ai fini

---

<sup>75</sup> ASG, *Archivio Segreto, Propositionum*, n. 1029/3, n. 173. 18 novembre 1605.

<sup>76</sup> Cfr. Claudio Costantini, *L'istituzione del porto franco genovese delle merci*, in *Miscellanea di Storia Ligure*, vol.IV, a cura dell'Università di Genova, Genova, Ferrari, Occella e C., 1966, pp. 95-107.

<sup>77</sup> ASG, *Archivio Segreto, Propositionum*, n. 1030, 3 giugno 1609.

della sperimentazione, l'esempio proveniente dallo scenario internazionale ricoprì un'importanza fondamentale: la città di Livorno era in piena crescita grazie alle politiche popolazionistiche e alle riforme doganali.

In sostanza, si trattò di un periodo piuttosto faticoso nel quale si affrontarono le diverse anime interne al Dominio, al termine del quale venne chiesto ai Consigli di evitare altre opposizioni e esitazioni per permettere infine l'approvazione del decreto. Con i voti favorevoli del Minor Consiglio prima, il 4 giugno 1609, successivamente del Maggiore, il 27 dello stesso mese, si arrivò infine alla proclamazione ufficiale<sup>78</sup>.

Dal confronto tra l'editto ufficiale e lo schema inizialmente sottoposto all'attenzione dei Collegi emergono i punti più discussi. Nonostante l'esempio livornese e il fatto che esso fosse genericamente riconosciuto come porto franco, a Genova si arrivò a una prima definizione giuridico-amministrativa di cosa questo termine implicasse. Con una articolazione in 25 capitoli si raggiunse una complessità ben maggiore di quella del porto franco delle vettovaglie e si creò ufficialmente un'istituzione che sopravvisse fino alla caduta della Repubblica, alla quale altri governanti e amministratori in Europa e oltre guardarono per imitare o sconfiggere tale modello.

Il preambolo del primo capitolo recitava:

Si concede Porto franco, libero, generale e generalissimo ad ogni, e qualsivoglia Nave, Vassello, ò altro legno navigabile di che portata si sia, niuno escluso, che venirà nel presente porto di Genova da qual si vogli luogo, e da qualsivoglia parte del mondo fuori del distretto, e dominio di Genova, tanto da Levante, quanto da Ponente, e mezzo giorno, e così di qua dal stretto di Gibilterra, come di là, carrichi in tutto, ò in parte di mercanzie ò robe spettanti a qualsivoglia persona, così genovese, ò del distretto, così estranea, caricate in qualsivoglia luogo, e quelle navi, ò Vasselli, che haveranno caricato roba, ò mercantie di qualsivoglia sorte nelle foci di Roma, ò altri luoghi da dete foci di Roma in qua verso Genova<sup>79</sup>.

Un elemento forte in questo editto, ancora una volta, era costituito dalla imposizione di precisi limiti geografici alla franchigia, in un tentativo dichiarato di competere con i porti rivali o ritenuti tali. Lo schema del 1608 indicò come possibili limiti lo stretto di Gibilterra da un lato e i confini del Regno di Napoli e della Sicilia dall'altro, escludendo di fatto un'ampia area mediterranea dal godimento delle franchigie, ristrette in pratica alle navi provenienti in dirittura dal Levante o quelle dall'area nord europea. Per attenuare una norma così restrittiva, sempre nei primi schemi del 1608, si propose un sistema ad hoc di salvacondotti da rilasciare caso per caso, per poter estendere il beneficio a singoli vascelli provenienti da entro i limiti. Quest'ultima proposta venne

---

<sup>78</sup> ASG, *Archivio Segreto, Propositionum*, n. 1030/4, n. 158, 27 giugno 1609.

<sup>79</sup> ASG, *Archivio di San Giorgio, Manoscritti*, n. 231. 9 giugno 1609.

completamente depennata nell'editto definitivo. In compenso, i Consigli approvarono una restrizione dei limiti permettendo alle navi di essere ammesse ai benefici qualora provenienti anche dall'area entro lo stretto di Gibilterra, mentre il confine a Levante venne portato all'altezza del Tevere. Se Genova accettava, seppur a malincuore, concorrenti fuori del dominio, lo stesso non si poteva dire degli scali interni alla Repubblica, esclusi chiaramente dal beneficio del porto franco: tra i limiti vennero esplicitamente menzionati i luoghi del distretto e del dominio di Genova, ivi compresa la Corsica.

Nel terzo capitolo dell'editto, in particolare, si legge un aspetto chiave nelle intenzioni del porto franco genovese, alla base di molti editti analoghi in altri scali: l'aspetto concorrenziale della franchigia. Se una nave proveniente dal di là di Ventimiglia o da oltre il Tevere era venuta a dirittura nel porto di Genova per usufruire del porto franco e prevedeva di fare scalo a Livorno vi si poteva recare lasciando una cauzione di 2.000 scudi senza perdere il beneficio della franchigia. Tornata a Genova, senza fare scalo in altri porti, neanche nazionali, avrebbe recuperato il denaro, la *sigurtà*. Questo principio non fu esplicitamente diretto contro Livorno, ma si possono individuare nella sua formulazione due intenti precisi. Da una parte si volle chiarire agli interessati nello scalo genovese, in particolare ai mercanti nordici che continuavano ad affluire in città, che Genova era l'unico scalo e l'unica interlocutrice che dovevano avere in Liguria, non potendo scegliere altri approdi senza perdere le esenzioni. Secondariamente, con questa norma lo scalo genovese si equiparò a Livorno, agli occhi dei mercanti, annunciando quindi formalmente che ora entrambi i porti godevano di simili prerogative e ai mercanti spettava scegliere lo scalo più conveniente. Da Genova si confidò probabilmente nella maggiore vicinanza alle rotte che arrivavano da Gibilterra. Era una sorta di "dichiarazione di guerra" ufficiale, da un punto di vista doganale, con la quale la Dominante tentò di diventare partecipe dei traffici livornesi e di dirottarne una parte a suo vantaggio.

### 1.7 La franchigia "informale" di Livorno

In una relazione dell'8 aprile 1609 per Cosimo II, successore di Ferdinando, alcuni funzionari livornesi riferirono delle intenzioni dei genovesi di creare un porto franco rivale:

Come deve sapere l'Altezza vostra la Repubblica di Genova ha fatto pochi giorni sono il suo Porto Franco, e se bene non è accostato a gran presso alla franchigia di Livorno, tuttavia può farli qualche danno, ed il fine di quel Senato si vede non è stato altro che di offendere questo porto, e che è tutta emulazione; però crediamo e tenghiamo per fermo che il levare qualche imposizione, che sono in questo luogo di non grande momento circa l'utile se ne cava, potesse accrescere grandemente la fama e

reputazione di questo porto, che causerebbe ci verrebbe maggiori negozi et in conseguenza si recupererebbe quello che si perdesse<sup>80</sup>.

Come bisogna riconoscere una profonda complessità nella formulazione delle norme, per via dei molteplici interessi ed istituzioni coinvolte, in particolare a Genova, non si deve allo stesso tempo trascurare la reciproca attenzione che queste realtà dedicavano l'una all'altra, in quanto vicine tra loro e con analoghi interessi in molte rotte commerciali<sup>81</sup>. Se a Genova venne stabilito che le merci riesportate per mare dopo essere state vendute nel porto franco dovevano essere soggette a un dazio del 2%, si trattò di un espediente inteso soprattutto a frenare la concorrenza dei porti di Livorno e Nizza<sup>82</sup>. Da relazioni come questa emergeva il carattere di confronto e costruzione delle franchigie in una sorta di "rimpallo" tra le diverse realtà, dove gli effetti negativi di maggiori concessioni si potevano recuperare con un aumento del traffico. Obiettivo principale: indebolire l'avversario rubando potenziali clienti. Da quel momento la politica economica della Repubblica di Genova gravitò sempre più attorno al polo del porto franco<sup>83</sup>.

L'invito agli stranieri di altre religioni scomparve nel primo porto franco generale genovese del 1609, mentre continuava a costituire il carattere principale della franchigia livornese. Proprio nel 1595 Ferdinando riconfermò i privilegi per le nazioni che sarebbero venute a Livorno, in particolare nel suo favore verso gli ebrei e autorizzando la creazione di sinagoghe a Pisa e Livorno<sup>84</sup>.

Livorno nelle corrispondenze amministrative era riconosciuta in quanto porto franco, ma il termine rimaneva vago, a cominciare dal significato. Non era chiaro se esso si riferisse all'accoglienza verso i mercanti o alle loro merci. Gli individui potevano godere di un salvacondotto generale per i debiti contratti fuori dal paese o per azioni arbitrarie del governo toscano. Godevano anche del diritto di immagazzinare merci e riesportarle liberamente senza pagare tasse su di esse, fino a un eventuale cambio di proprietario, nel qual caso andavano incontro a delle modeste imposizioni. L'incertezza sulle leggi fondamentali di Livorno generò spesso confusione. I ricorsi presso le varie amministrazioni e le decisioni prese da questi uffici nei rapporti di ogni giorno con i mercanti e le nazioni straniere si rivelarono più importanti delle leggi stesse nel modellare la franchigia livornese. Sebbene i principali storici dell'emporio toscano abbiano fondato le loro ricostruzioni sull'operato dei granduchi nel corso di quasi un secolo, dalla riforma doganale

---

<sup>80</sup> Vivoli, *Annali di Livorno dalla sua origine sino all'anno di Gesù Cristo 1840*, cit., p. 88.

<sup>81</sup> Cfr. ACCIMP, H 54, *Commerce avec l'Italie, Port franc de Gênes, 1729-1751*.

<sup>82</sup> Cfr. Gino Luzzatto, *Il porto franco di Trieste e la politica mercantilistica austriaca nel '700*, in «Annali triestini», a cura dell'Università di Trieste, 1952, supplemento al vol. XXII, serie I, vol. II del «Centro Studi per la Storia del Risorgimento», p. 10.

<sup>83</sup> Giacchero, *Origini e sviluppi del porto franco genovese*, cit., p. 22.

<sup>84</sup> Baruchello, *Livorno e il suo porto*, cit., p. 188, 199.



di Cosimo I alla riforma di Cosimo III del 1676<sup>85</sup>, in realtà il procedimento fu più complesso e simile alla storia di altri scali come quello genovese, dove la creazione normativa procedette attraverso strade molteplici e in direzioni contraddittorie, spesso per sperimentazioni<sup>86</sup>.

Il sistema di suppliche individuali rivolte all'ufficio doganale o a quello del governatore aiutarono a regolare il commercio ordinario e a formare quello che poi sarà il giudizio del pensiero economico sul porto franco di Livorno nel XVIII secolo<sup>87</sup>.

Sebbene entrambi gli uffici avessero a che fare con richieste di privilegi, esenzioni, licenze e salvacondotti le nuove decisioni in materia di politica economica spettarono quasi esclusivamente al governatore cittadino<sup>88</sup>.

L'evoluzione del porto franco nella pratica comportò questioni di natura puramente commerciale, piuttosto che religiosa. La gran parte delle dispute a Livorno erano risolte basandosi su una combinazione di diritto latino, statuti locali e regolamenti e norme consuetudinarie<sup>89</sup>. Dalla produzione di questi documenti si arrivò gradualmente alla creazione del porto franco, il cui statuto venne saltuariamente sancito dalle riforme granducali. Le richieste dei mercanti generavano delle piccole innovazioni che, messe insieme, contribuirono alla formazione delle politiche cittadine. Nonostante il termine di porto franco non comparisse nelle norme ufficiali, fu con questa formula che gli individui si riferivano alla costituzione livornina nel suo complesso, probabilmente proprio a causa della difficoltà di indicare ogni singolo privilegio, esenzione o licenza. Si impose informalmente un termine unico che comprendeva molte norme diverse tra sé, contribuendo al caos di definizioni e limiti del porto franco che caratterizzarono la produzione scientifico-letteraria su questo argomento nel XVIII secolo.

Gli sviluppi normativi di questi due porti franchi, un aumento delle restrizioni per Genova e una crescita graduale fatta da trattative e suppliche con i mercanti del posto a Livorno, sono l'indice di due concezioni diverse del porto franco. Nonostante un certo grado di terminologia in comune, le soluzioni adottate per incrementare il traffico furono diverse tra loro. Fino alla importante riforma del 1676, la base legislativa del porto franco di Livorno era costituita dalle Livornine e dalla riforma del 1566, intrecciate con i provvedimenti del governatorato e dell'ufficio doganale. Sulla base delle relazioni scritte al Granduca e della documentazione osservata finora si può notare come a Livorno

---

<sup>85</sup> Lucia Frattarelli Fischer, *Livorno città nuova: 1574-1609* in «Storia e Società», n. 11, 1989, pp. 873-893.

<sup>86</sup> A questo proposito nella storia delle franchigie di Livorno viene spesso dimenticata la riforma del 1643 che diminuì, per pochi anni, le franchigie cittadine. Per il funzionamento della franchigia genovese cfr. Il parte.

<sup>87</sup> Tazzara, *The masterpiece of the Medici*, cit., p. 158.

<sup>88</sup> Ivi, p. 177. Cfr. Marcella Aglietti, *Giuliano Capponi governatore di Livorno tra Medici e Lorena*, in «Nuovi Studi Livornesi», vol. XVI, 2009, pp. 33-62; Marcella Aglietti, *I governatori di Livorno dai Medici all'unità d'Italia*, Firenze, Edizioni ETS, 2009; Antonella Alimento, *Tra "gelosie" personali e "gelosie" tra gli stati: i progetti del governatore Carlo Ginori e la circolazione della cultura economica e politica a Livorno (1747-1757)*, in «Nuovi Studi Livornesi», vol. XVI, 2009, pp. 63-96.

<sup>89</sup> Tazzara, *The masterpiece of the Medici*, cit., p. 161.

prevallesse una concezione che intendeva la franchigia come una norma che riguardava le persone in particolare, cioè il diritto dei mercanti stranieri di entrare e uscire liberamente dalla città e di trasferirvisi con la propria famiglia.

A Genova invece il concetto sembrava piuttosto legato alla politica fiscale sulle merci trascurando anche, nell'editto del 1609, di specificare se ci si rivolgesse a stranieri di ogni fede e paese come in precedenza. Le norme del porto franco genovese vennero riscritte e modificate molte volte tra il 1609 e la caduta della Repubblica, sebbene fossero pochi i grandi cambiamenti che durarono più di qualche anno. In particolare le modifiche cercarono di affrontare la concorrenza dei futuri porti franchi come Marsiglia, Nizza o Civitavecchia.

Il mito di Livorno perciò non rispondeva a una effettiva condizione di eccezionalità dello scalo labronico. Si trattò di una sorta di affascinante miraggio per i porti concorrenti, in grado di mettere in moto intellettuali, economisti e governanti nel cercare di spiegare le origini di tale successo e, soprattutto, ricreare le stesse condizioni all'interno dei propri paesi. Molte delle norme tipiche dell'emporio toscano furono riprese passo passo. Nella stessa Livorno la situazione non era così semplice, basti pensare alle riforme del 1643 che apportarono diverse restrizioni al porto franco, successivamente rimosse<sup>90</sup>. I porti come Genova e Livorno fecero da apripista nell'indicare un modo per inserirsi nel commercio internazionale facendo affidamento sul concetto stesso di redistribuzione delle merci come garanzia della propria ricchezza, richiamando quasi lo scenario contemporaneo, nel quale la partita del commercio marittimo internazionale non si gioca più sulle merci scambiate ma sull'efficienza logistica e sulla capacità di redistribuzione<sup>91</sup>.

---

<sup>90</sup> Kirk, *Genoa and the sea*, cit., p. 12.

<sup>91</sup> Bruno Musso, *Il porto di Genova. La storia, i privilegi, la politica*, Torino, Celid, 2008, pp. 91-101.

## PRIMA DIFFUSIONE DELLE FRANCHIGIE, TRA FRANCIA E MEDITERRANEO

### 2.1 Il tentativo nizzardo di incunearsi tra Genova e Marsiglia

Nel quadro di una economia caratterizzata da risorse ed energie limitate, la ricchezza di uno Stato si collocava in un contesto competitivo in cui il proprio successo poteva essere raggiunto solo a discapito degli altri, com'è evidente in un sistema in cui tutti gli attori miravano alla appropriazione di risorse e profitti, percepiti come finiti. In questo clima i governi si ingegnarono nel trovare il denaro e popolare le proprie città con ogni mezzo possibile. Il porto franco rappresentò il frutto di una necessità e, allo stesso tempo, un'espressione delle rivalità tra porti vicini.

In seguito alle franchigie di Genova e Livorno, con un editto del 22 gennaio 1612 seguito da successive lettere patenti, Carlo Emanuele I dichiarò Nizza e Villafranca porti franchi<sup>1</sup>. In realtà l'unico porto di Nizza era la rada di Villafranca, così chiamata a causa delle esenzioni e privilegi concessi da Carlo D'Angiò nel 1293 per favorire la nascita dello scalo. Nel 1626 allo stesso regime fu aggiunta anche la spiaggia di Sant'Ospizio.

La provincia marittima di Nizza, inserita in uno Stato alpino organizzato prevalentemente sull'asse Torino-Chambery e separata dalla capitale da una catena montuosa, era sottomessa a un regime doganale particolare<sup>2</sup>. La rada era divisa in due zone: una parte militare comprendente la cittadella, la darsena e gli scali e una parte commerciale, nello spazio rimanente, dove potevano approdare le navi mercantili.

La casa Savoia decise di "giocare" la carta del porto franco con un duplice obiettivo: sopperire a una produzione di base insufficiente per la regione attraverso dei meccanismi commerciali sostitutivi e compensare l'isolamento montano con una politica di esenzioni fiscali destinate a intercettare parte del commercio che comunque passava davanti le acque nizzarde. Anche in questo scenario è possibile osservare un'evoluzione dei regolamenti e la convivenza con

---

<sup>1</sup> La prima ricerca su questo argomento è stata condotta nel XIX secolo dal conte Hilarion de Cessole, *Réflexions sur le port-franc de Nice*, Nice, Société typographique, 32p. Una sintesi è stata ripubblicata da Edouard Seri nel 1924 *Le port-franc de Nice*, in «Nice Historique», n. 2 (1924), p. 33. Lo studio del porto franco è stato poi ripreso da Jean-Michel Bessi, *Le port franc de Nice, Villefranche et Saint-Hospice aux 17e et 18e siècles*, Tesi di Laurea, Université de Nice, 1972; Jean-Michel Bessi, *Les étrangers et le port franc au XVIIe et XVIIIe siècle*, in «Nice Historique», n. 1 (1972), pp. 17-32. Michel Bottin ha tentato una sintesi in *Port-franc et zone franche. Les franchises douanières du pays niçois*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 18, 1 (1979), pp. 37-49. Recentemente l'argomento è stato di nuovo oggetto di studio in Lo Basso, *In traccia de' legni nemici*, cit.

<sup>2</sup> Cfr. Anne Brogini, *Diventare una città-frontiera. Nizza nella prima Età Moderna*, in «Mediterranea, ricerche storiche», n. 28, 2013, pp. 367-380; sull'amministrazione cittadina cfr. Blythe Alice Raviola, *I governatori Sabaudi di Nizza e Villafranca tra XVIIe-XVIIIe secolo*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 73, 2006, pp. 233-252.

franchigie e norme precedenti. Il processo di affrancamento doganale aveva avuto un precedente nel 1562 con l'esenzione dal pagamento del 2% di cui beneficiarono i cittadini di Nizza che commerciavano prodotti locali. La situazione marittima e il ruolo di mercato regionale spingevano le autorità comunali ad essere molto attive nel cercare di gestire il funzionamento delle imposizioni e l'arrivo degli stranieri.

Nel tentativo di competere con i vicini porti franchi di Livorno e Genova i duca di Savoia decisero, all'inizio del XVII secolo, che avrebbero potuto trarre dei vantaggi dalla organizzazione di una politica commerciale e marittima più concorrenziale. L'idea alla base fu di concedere più vantaggi rispetto ai porti vicini per attirare a Nizza una parte del loro traffico. Marsiglia, altro avversario in direzione di ponente, negli stessi anni stava perdendo parte delle sue originarie franchigie<sup>3</sup>.

Le speranze riposte nel porto franco del 1612 erano considerevoli. Si concesse essenzialmente la protezione alle persone con un salvacondotto per i padroni, i marinai, i passeggeri e le merci che fossero sbarcati a Nizza o Villafranca, esenti da ogni dazio<sup>4</sup>. Venne accordata l'amnistia per i delitti comuni, tranne che per quello di lesa maestà, e riconosciuto l'esercizio del culto ai non cattolici, purché si astenessero da pratiche scandalose. A questa politica di apertura enunciata nel primo articolo corrispose, inizialmente, una esenzione parziale dalle tasse sulle merci. L'evoluzione verso la franchigia generale si svolse in più tappe e fu influenzata dal carattere di eccezionalità di cui già godeva il dominio<sup>5</sup>.

L'assenza di una linea doganale che separasse Nizza dal resto della contea faceva della città la chiave d'accesso sul mare per tutte le produzioni regnicole. Il porto franco si inserì in un piano di sviluppo complessivo il cui obiettivo era creare una porta d'ingresso per il Piemonte<sup>6</sup> esportando allo stesso tempo i prodotti locali. Oltre alle esenzioni dalle tariffe doganali e dalle tasse sulle mercanzie vennero accordate numerose immunità per i mercanti stranieri che arrivavano in città. Solo le imbarcazioni con una stazza inferiore alle 500 cariche (1 carica = 161,75 L) erano obbligate a pagare il diritto del 2%, detto di Villafranca, riscosso sulle imbarcazioni in transito nelle acque nizzarde<sup>7</sup>.

---

<sup>3</sup> Paul Masson, *Histoire du Commerce français dans le Levant au XVIIIe siècle*, Paris, Hachette, 1911.

<sup>4</sup> Cfr. Bessi, *Le port franc de Nice, Villefranche et Saint-Hospice aux 17e et 18e siècles*, cit.

<sup>5</sup> I testi dei regolamenti del porto franco di Nizza sono tutti pubblicati da Felice Amato Duboin, *Raccolta per ordine di materie delle leggi, provvidenze, editti, manifesti, ecc.*, Torino, Davide e Picco, 1818-69, consultabili online, t. 15, vol. 17, libro 9, 1898, p. 325 (regolamento del 1612), p. 334 (1613), p. 357 (1626), p. 374 (1652), p. 593 (1749). URL: [http://www.basesdocumentaires-cg06.fr/archives/ImageZoomViewerSI.php?cote=Tome\\_15 ; volume\\_17 ; livre\\_9&repertoire=DUBOIN/US161\\_15b&d=Routes de commerce et voitures publiques \(suite\). Poids et mesures. Traités de commerce](http://www.basesdocumentaires-cg06.fr/archives/ImageZoomViewerSI.php?cote=Tome_15 ; volume_17 ; livre_9&repertoire=DUBOIN/US161_15b&d=Routes de commerce et voitures publiques (suite). Poids et mesures. Traités de commerce) Consultato il 05/12/2016.

<sup>6</sup> Come dimostrano gli articoli che si ripetono costantemente negli editti per le riduzioni tariffarie alla dogana piemontese: Art.5 (1612); 4 (1613); 7 (1626); 8 (1652); 7 (1749).

<sup>7</sup> Le quali si pretendeva fossero di sessanta miglia.

Alla franchigia furono affiancate misure per l'introduzione di attività manifatturiere. Gli stranieri interessati ricevettero facilitazioni e sostegni economici. L'editto fu ripubblicato nel 1613, forse per aumentarne la circolazione e chiarire meglio alcuni punti. L'esenzione dalle tasse d'ingresso venne estesa alle imbarcazioni provenienti da oltre lo stretto di Gibilterra, il golfo di Venezia e la Barbaria, quale che fosse la loro portata. Venne inoltre formulato esplicitamente l'invito verso gli stranieri del Levante e dei Paesi Bassi: «a' quali vogliamo sia particolarmente usata ogni amorevolezza»<sup>8</sup>. Col tempo si formò un ghetto di una cinquantina di famiglie ebraiche giunte in città grazie al regime di franchigie<sup>9</sup>.

La creazione del porto franco pose al suo principale ideatore, Carlo Emanuele I, il problema della sua amministrazione. Al vecchio tribunale commerciale venne affiancata una nuova magistratura, il Consolato del Mare di Nizza. Il nuovo consolato era composto da due magistrati che giudicavano solo le questioni marittime, mentre al vecchio restava riservata la giurisdizione per le controversie commerciali terrestri.

L'estensione progressiva delle franchigie di Genova e Livorno e la loro concorrenza serrata costrinse le autorità ducali a tornare sulla materia con una regolamentazione più precisa. Nel 1626 si giunse a una formulazione chiara del regolamento, in 12 articoli, rimasta pressoché invariata fino al 1749<sup>10</sup>. L'esenzione dalla tassa del 2% fu estesa per includere tutte le imbarcazioni in arrivo nella rada di Villafranca. I due tribunali commerciali vennero uniti in un unico ente amministrativo con a capo tre giudici professionisti, ai quali sostanzialmente era demandato il compito di controllo del porto franco: il Magistrato del Consolato del Mare di Nizza ebbe compiti di soprintendenza e protezione del porto franco per l'osservanza dei privilegi del medesimo e la cognizione inappellabile, in quanto corte suprema, di tutte le liti commerciali<sup>11</sup>. Questa misura rispose alle sollecitazioni dei mercanti stessi, che chiedevano una giustizia rapida e sicura per snellire la durata dei contenziosi<sup>12</sup>.

Nel 1627 furono concessi inoltre dei privilegi particolari ai mercanti inglesi, mentre i nobili locali vennero autorizzati all'esercizio del commercio senza rischio di deroga. Alle concessioni giuridiche per gli stranieri si aggiunse l'esenzione dalla tassa di albinaggio, secondo la quale l'eredità di uno straniero non naturalizzato spettava, alla sua morte, direttamente al sovrano. Per incentivare la costituzione di una marina mercantile venne concesso di inalberare la bandiera del

---

<sup>8</sup> Duboin, *Raccolta per ordine di materia delle leggi*, cit., t. 15, vol.17/1, p. 334. Cfr. Jacques Decourcelle, *La condition des Juifs de Nice aux XVII/XVIIIe siècles*, Parigi, PUF, 1923.

<sup>9</sup> Nel 1648 furono accordati numerosi privilegi agli ebrei, cfr. Jacques Decourcelle, *La condition des Juifs de Nice aux XVII/XVIIIe siècles*, Parigi, 1923.

<sup>10</sup> Lo Basso, *In traccia de' legni nemici*, cit., p. 34.

<sup>11</sup> Ivi, p. 55.

<sup>12</sup> Francoise Hildesheimer, *Entre la Méditerranée et les Alpes: Nice et son port franc au XVIIe siècle*, in «Provence Historique», n. 27/108, 1977, p. 200.

Ducato agli stranieri che avessero preso l'abitudine di utilizzare il porto franco di Nizza e Villafranca. Fu sancito il monopolio di Nizza, Villafranca e Sant'Ospizio per il commercio con il Piemonte per combattere la concorrenza degli scali liguri. Solo in un terzo momento, con gli editti degli anni 1652-1658, venne stabilita ufficialmente la franchigia per i diritti di "tratta foranea"<sup>13</sup> e del 2% anche sulle merci esportate dal porto franco<sup>14</sup>.

Negli editti il duca si rivolse regolarmente ai magistrati locali perché i negozianti stranieri potessero disporre di alloggi, magazzini e provviste di vario genere e quantità. Le stesse ragioni portarono i sovrani a esigere che i commercianti piemontesi o della sola contea fondassero una casa di commercio comune per gestire il traffico portuale<sup>15</sup>. Si formulò un progetto, nel 1626, per dare vita a un'impresa con fondi sufficienti con cui acquistare le merci portate dai negozianti stranieri e permettere loro di ripartire il più rapidamente possibile con la stiva piena di nuovi carichi. I mercanti locali incaricati dell'affare, provenienti da Torino(10), Chieri(6) e Mondovi(3), furono posti sotto la direzione di Jean-Dominique Pellegnino. Il progetto tuttavia non arrivò mai ad essere realizzato, così come andò incontro al fallimento l'idea di una «Compagnia del porto franco di Nizza», formata con privilegi e lettere patenti nel 1628 da una ventina di negozianti provenienti dalla contea nizzarda con l'intento di commerciare nel Levante. Ancora nel 1630 si cercò di stimolare un'associazione di mercanti locali che potesse interagire con le controparti straniere di passaggio nel porto, ma senza successo<sup>16</sup>.

Jean-Dominique Pellegnino, negoziante nizzardo a capo del primo progetto per una casa di commercio, era il padre del più noto André Pellegnino. Quest'ultimo, nominato conte nel 1635, consigliere di Stato, magistrato straordinario e controllore delle finanze sarebbe stato, secondo Françoise Hildesheimer, il principale promotore della legislazione sul porto franco. In una sua relazione Pellegnino individuò le ragioni del fallimento delle società di mercanti nella carenza di capitali, nonostante i toni trionfalistici dei documenti ufficiali, e in una mancanza di spirito imprenditoriale da parte dei mercanti coinvolti: «Il negotio in queste parti è cosa di poco rilievo e tutti li mercanti (7 nomi), quelli in Nizza e questo in Villafranca, pochi altri si trovano o siano capaci, o voghino avventurarsi ad un benche moderato trafico maritimo»<sup>17</sup>.

---

<sup>13</sup> Una tassa che colpiva solo le esportazioni, di cui la prima notizia in Duboin, *Raccolta per ordine di materia delle leggi*, cit., vol. 24/2, 1838, p. 1671.

<sup>14</sup> Art. 3 (1652); 11 (1658).

<sup>15</sup> Jean-Michel Bessi, *Le port franc de Nice, Villefranche et Saint-Hospice aux 17e et 18e siècles*, Relazione tenuta nel giugno 1971, p. 3. URL:

<https://www.google.it/url?sa=t&ret=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiQ412KrsfSAhWFBiwKHW5GB->

[QQFggfMAA&url=https%3A%2F%2Fwww.departement06.fr%2Fdocuments%2FImport%2Fdecouvrir-les-am%2Ffr43-1972-n3-01.pdf&usq=AFQjCNHInEjDAKK04EVapUP0sMdLe-nepQ](https://www.google.it/url?sa=t&ret=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiQ412KrsfSAhWFBiwKHW5GB-) Consultata il 20/03/2016.

<sup>16</sup> Hildesheimer, *Entre la Méditerranée et les Alpes*, cit., pp. 199-200.

<sup>17</sup> Ivi, p. 202.

Un altro ostacolo proveniva dai gabellieri della tratta foranea, i quali pretendevano che l'esenzione sancita dal porto franco riguardasse solo i prodotti locali e continuavano a richiedere i pagamenti per le altre merci. Non erano stati previsti, nei regolamenti, dei casi di riesportazione di merci straniere non vendute rimaste solo qualche settimana o mese in porto. Nessun testo ne contemplava l'esenzione, così che si ristabilì un diritto del 2% chiamato "diritto di uscita", per evitare l'associazione con un nome che richiamasse direttamente la tassa da cui si era stati esentati. Questo confronto, che in qualche modo ricorda i futuri scontri a Marsiglia tra i negozianti e i *fermiers* regi, ha avuto il merito di mettere in questione il porto franco, costringendo a soffermarsi e a discutere meglio della sua natura. Ad esempio, si può ipotizzare che il commercio di riesportazione non dovesse essere tra le principali preoccupazioni dei legislatori savoardi. Dopo una lunga controversia, nel 1731 fu data ufficialmente ragione ai mercanti di Nizza, i quali ottennero che l'imposizione del diritto di uscita fosse riconosciuta come contraria «al senso e allo spirito del porto franco»<sup>18</sup>. Le disposizioni precedenti furono anzi fortemente criticate e vennero incolpate le autorità locali, in particolare l'intendente, per aver permesso l'esistenza di norme contrarie alla franchigia per così tanto tempo.

L'ultimo regolamento del porto franco, pubblicato nel 1749 e rimasto in vigore fino al 1851, accolse queste risoluzioni e rinnovò la maggior parte delle precedenti disposizioni. Nei 33 articoli che lo componevano si riorganizzava il sistema di esenzioni tariffarie all'ingresso nel Piemonte, senza portare sostanziali modifiche alle versioni seicentesche. L'esenzione era totale e proclamata per tutta l'area della contea di Nizza, in pratica sancita come zona franca, mentre vennero pagate le tasse doganali per l'immissione delle merci in Piemonte, gradualmente diminuite. In questo modo non si trattò solo di un porto ma di un'intera contea piazzata fuori dalle frontiere doganali savoiarde alla quale venne abbinato un monopolio per affrontare la concorrenza genovese nel rifornimento del Piemonte. L'area nizzarda poteva essere considerata, secondo un'espressione in uso in Francia, «à l'instar de l'étranger effectif par rapport à la législation douanière des Etats de la Maison de Savoie»<sup>19</sup>. Nizza fu, dal 1627, l'unico luogo esente dalla tassa del 2% per le merci provenienti da ponente e destinate al Piemonte.

Altra particolarità dello scalo nizzardo, che nei primi decenni del XVII secolo sarebbe stata condivisa anche con Livorno, risiedeva nello stretto legame tra porto franco e fenomeno corsaro. Livorno e Nizza/Villafranca furono due tra i maggiori scali corsari mediterranei del XVIII secolo,

---

<sup>18</sup> Bottin, *Port-franc et zone franche*, cit., p. 42.

<sup>19</sup> Michel Bottin, *Port-franc et zone franche. Les franchises douanières du pays niçois*, relazione disponibile online, p. 2. URL : <https://www.departement06.fr/documents/Import/decouvrir-les-am/rr57-1976-n1-01.pdf> Consultata il 20/03/2016.

sia per gli armamenti sia per l'ospitalità offerta. In questi luoghi tali personaggi al limite della legalità potevano vendere, senza pagare tasse o essere perseguiti, merci e navi catturate<sup>20</sup>.

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<sup>21</sup>. Alla luce dei dati sul commercio nizzardo negli anni di promulgazione del porto franco risultano poco credibili le affermazioni contenute negli editti del porto franco, che somigliavano piuttosto a dei manifesti pubblicitari destinati ad attirare gli interessati<sup>22</sup>. Limitandosi alla sola lettura degli editti si sarebbe portati a credere che le marinerie del Mediterraneo e dell'Atlantico si fossero date appuntamento nella rada di Villafranca<sup>23</sup>.

Allo stesso modo uno studio sull'origine geografica degli stranieri attirati nel porto di Nizza e Villafranca mostra che nella quasi totalità dei casi si trattò di una immigrazione di prossimità, con più di tre quarti dei migranti di origine francese, in particolare provenienti dai porti della Provenza e di Marsiglia. Per quanto riguarda i non francesi invece la metà erano provenienti dalla Repubblica di Genova. In entrambi i casi molti arrivarono nel porto più per sfuggire ai creditori sfruttando il salvacondotto ducale che per fondare nuove manifatture.

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 quest'area. Inoltre i vantaggi di una franchigia estesa divennero sempre più trascurabili con il passare degli anni. Dal 1613 Genova, di fronte anche alla minaccia rappresentata da questo nuovo e vicino porto franco, estese le sue franchigie. Ben presto altre località ne imitarono l'esempio. La moltiplicazione dei regolamenti favorevoli diminuiva l'originalità e l'attrattiva dei vantaggi offerti. La creazione del porto franco di Marsiglia avrebbe reso quello che finora era stato un potente vicino un nuovo pericoloso concorrente nello stesso tipo di partita.

## 2.2 *La franchigia in Francia, al servizio del Bien Public*

Alberto Caracciolo ha osservato come la questione del porto franco fosse parte di un ingranaggio in un'economia con ambizioni crescenti di contatto e commercio internazionale. Abbassare i dazi in entrata e in uscita delle merci, secondo le teorie mercantiliste, rappresentava un espediente

---

<sup>20</sup> Vedi le ricerche della scuola di Dottorato genovese, in particolare le pubblicazioni di Luca Lo Basso e Danilo Pedemonte citate in bibliografia.

<sup>21</sup> Cfr. Bottin, *Port-franc et zone franche*, cit., pp. 1-23; Lo Basso, *In traccia de' legni nemici*, cit.

<sup>22</sup> Cfr. Bottin, *Port-franc et zone franche*, cit., p. 40.

<sup>23</sup> Cfr. Dermigny, *Escales, échelles et ports francs*, cit., p. 547.



importante per permettere l'ingresso nel paese di metalli preziosi, per aumentare l'esportazione dei prodotti locali e attirare navi, merci e personale straniero che stimolassero l'economia e la marina nazionali. Nonostante non si trattasse di misure completamente nuove, in questi anni gli editti di porto franco si configurarono come un aspetto del diretto intervento statale nella gestione dell'economia in chiave mercantilista. I grandi Stati, in questo caso la Francia ma anche realtà minori, come già osservato, considerarono la franchigia portuale come l'anello di una catena che vedeva in sinergia lo sviluppo di manifatture, il formarsi di una marina mercantile e in generale un rapido potenziamento della competitività locale. Una politica dotata di ampio respiro che, tuttavia, doveva fare i conti con centri di interesse e coalizioni a livello locale.

Nel porto franco marsigliese particolarismo e cosmopolitismo si unirono e convissero in un territorio fortemente regolato. Integrata nel Regno solo dal 1481, Marsiglia non era la capitale della Provenza. Dal 1660 gli *échevins*, responsabili dell'amministrazione della città, venivano eletti all'interno del ceto dei negozianti, i mercanti all'ingrosso. La nobiltà marsigliese, le cui spinte autonomiste avevano danneggiato il sovrano, era stata allontanata da questa prestigiosa carica.

A seguito dell'ultima ribellione, terminata con l'ingresso trionfale del giovane Luigi XIV attraverso l'apertura di una breccia nelle mura, la città doveva essere rimodellata giuridicamente e fisicamente<sup>24</sup>. Un peso preponderante, nella nuova amministrazione, spettò alla *Chambre de Commerce*. I deputati del commercio, in particolare, furono gli intermediari indispensabili della causa marsigliese a Parigi. I loro agenti risiedevano a tempo pieno vicino ai consiglieri e ai ministri regi, da dove intrattenevano una fitta corrispondenza con la Camera. Una sorta di doppio del potere municipale che determinò una complessa coesistenza di cariche e giurisdizioni durata fino al 1766.

Il porto franco fu istituito ufficialmente nel marzo 1669 per volere del ministro Colbert, recentemente nominato segretario di Stato con l'incarico di risanare la marina ed il commercio francesi<sup>25</sup>. L'intento proclamato dai suoi ideatori, connesso al tentativo di centralizzazione dello Stato, era legato allo sviluppo di industrie esportatrici alle spalle della città, all'allestimento di una potenza navale altamente protetta, al bisogno di avere una testa di ponte della monarchia per la riconquista dei mercati levantini e mediterranei, da non lasciare agli inaffidabili mercanti locali<sup>26</sup>.

---

<sup>24</sup> Cfr. Roger Duchêne, *Louis XIV à Marseille. Mars 1660*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 122, 1980, pp. 37-46.

<sup>25</sup> Il cui declino in questo periodo è stato ridimensionato dalla storiografia contemporanea. Cfr. Anne Brogini, *Une Méditerranée marseillaise? L'élan des marchands provençaux en Méditerranée orientale (env.1590-env.1660)*, in *La mer en partage. Sociétés littorales et économies maritimes, XVIe-XXe siècle*, a cura di Xavier Daumalin, Daniel Faget e Olivier Raveux, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, 2016, pp. 153-163. Colbert si presentò ai deputati del commercio incaricato ufficiale dal sovrano per risanare, con qualunque mezzo, il commercio nazionale, cfr. ACCIMP, H 5, *Commerce en général*, 15 mars 1669.

<sup>26</sup> Cfr. Alberto Caracciolo, *Il dibattito sui porti franchi nel Settecento: genesi della franchigia di Ancona*, in «Rivista storica italiana», n. 75/3 (1963), p. 539.

La franchigia di Marsiglia fu interpretata in chiave mercantilista dal ministro Colbert e concordata con la Camera di Commercio locale<sup>27</sup>. In parte furono sfruttate le divisioni a livello cittadino e provinciale per imporre alcuni punti, in parte ci si venne incontro su altri. Caratteristica del caso marsigliese fu l'imposizione dall'alto di un provvedimento giudicato inizialmente, da parte del ceto mercantile, pericoloso per gli interessi locali.

Un'ampia parte del ceto chiamato al potere si riunì intorno alla costituzione del cosiddetto porto franco nella difesa dei propri interessi, non esisteva un gruppo coeso e precedente l'intervento di Colbert. La franchigia portuale nel tempo divenne la *constitution de Marseille* stessa, la base dalla quale fu possibile per i gruppi presenti in città interloquire con i centri del potere. La sua gestione, insieme al controllo del commercio cittadino e degli scali con il Levante, venne da subito affidata alla *Chambre de Commerce*.

Il decreto fu oggetto di continue modifiche, spesso informali, anche nei mesi immediatamente successivi alla sua promulgazione. Avrebbe dovuto semplificare o rimuovere le varie gabelle e i pagamenti sulle merci in entrata su modello dei porti franchi vicini, ma fu accompagnato da una restrittiva tassa del 20% sul valore delle merci del Levante che fossero arrivate su navi straniere, applicabile anche sulle navi francesi qualora queste «*auraient été entreposées à Gênes, Livourne et autres villes des pays étrangers*»<sup>28</sup>. Il porto franco a Marsiglia fu allo stesso tempo l'editto per la franchigia del porto e un vero e proprio "atto di navigazione", sulla falsariga di quello inglese promulgato il 9 ottobre 1651<sup>29</sup>. All'interno della Francia stessa le franchigie furono concepite per rispondere ad esigenze diverse. Un esempio può essere il caso del porto di Dunkerque.

### 2.3 Differenze di modelli: Dunkerque

Nel 1662 fu deciso di stabilire un porto franco a Dunkerque, città di 6.000 abitanti appena ricomprata dall'Inghilterra in cambio di 5 milioni di lire<sup>30</sup>. In questo caso si pose il problema di integrare il più velocemente possibile lo scalo nel Regno di cui si ritrovò a far parte. La città fu forse il porto franco che più si avvicinò ai modelli italiani. Il sovrano concesse l'editto per stimolare un rapido ripopolamento, dopo averne riacquistato il possesso dall'Inghilterra, al fine:

---

<sup>27</sup> Cfr. Glenn Ames, *Colbert, mercantilism, and the French quest for the Asian trade*, DeKalb, Northern Illinois University Press, 1996.

<sup>28</sup> ACCIMP, I 58, *recueil divers*, 10 Juillet 1703.

<sup>29</sup> *Navigation act*, cfr. URL: [http://www.constitution.org/eng/conpur\\_ap.htm](http://www.constitution.org/eng/conpur_ap.htm) Consultato il 12/12/2016

<sup>30</sup> Cfr. Jeff Horn, *Economic Development in early modern France*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, p. 108.

de la remettre, non seulement dans tous les privilèges dont elle a ci-devant joui, mais encore de lui accorder toutes les autres franchises, exemptions et immunités dont jouissent les villes les plus florissantes<sup>31</sup>.

L'obiettivo era anche contendere il commercio che passava per le Fiandre. In questa situazione tra il porto e il Regno di appartenenza non vi era una barriera doganale che lo separasse dagli altri territori ma si trattava, in quanto città in una provincia «reputée étrangère» come la Fiandra, di un «étranger effectif», un'enclave marittima ai confini con un territorio che faceva capo alla monarchia iberica e completamente isolata dal Regno<sup>32</sup>: un cambiamento nel regime doganale ne avrebbe messo a rischio la sopravvivenza nei confronti della rivale Ostenda<sup>33</sup>. Fu solo in seguito alla pace di Nimega che venne inserita nella frontiera regnicola. In virtù di una franchigia quasi totale e di una certa tolleranza rispetto alle normative, il porto di Dunkerque si affermò anche come covo di corsari e centro di contrabbando, fino ai nuovi regolamenti del 1713 che ridussero la portata dell'editto alla parte alta della città e al porto.

In questo caso contro l'esistenza della franchigia e il proliferare dei traffici "liberi" di Dunkerque non si trovavano solo gli interessi dei doganieri regi ma anche le pressioni inglesi, che esigevano l'infossamento del canale portuale come previsto dai trattati. Fu grazie alle maree che distrussero l'ostruzione all'imboccatura del porto se poterono continuare le attività di scambi, nonostante la riduzione del territorio franco attuata per motivi di maggior controllo fiscale. Solo con il trattato di Versailles del 1783 la Francia ottenne piena autorità sul suo porto<sup>34</sup>. Per difendersi dai gabellieri e ottenere comunque di commerciare merci in franchigia e altre sottoposte a tariffe, come ad esempio i prodotti doganali, la città arrivò all'accordo di costruire, a spese della Camera di Commercio locale, un magazzino fuori dall'area franca per le merci soggette alla dogana, di modo da poter conservare una certa libertà d'azione nel porto franco vero e proprio, che si affermò come base per l'introduzione illecita di merci in Gran Bretagna<sup>35</sup>. Tuttavia il successo dello scalo era ancora lontano quando Colbert rivolse la sua attenzione verso la Provenza.

#### 2.4 Il porto franco "contrattato" di Marsiglia

---

<sup>31</sup> Cfr. Francois André Isambert, (a cura di), *Recueil général des anciennes lois françaises, depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, Parigi, Belin-Leprieur, 1829, pp. 21-23; cfr. Victor Derode, *Histoire de Dunkerque*, Lille, E. Rebus, 1852, pp. 253-258.

<sup>32</sup> Cfr. Dermigny, *Escales, échelles et ports francs*, cit., p. 599.

<sup>33</sup> Cfr. Jacques Teneur, *Les commerçants dunkerquois à la fin du XVIIIe siècle et les problèmes économiques de leur temps*, in «Revue du Nord», vol. 48, n. 188 (gennaio-marzo 1966), pp. 17-49.

<sup>34</sup> Cfr. Dermigny, *Escales, échelles et ports francs*, cit., p. 601.

<sup>35</sup> Ad esempio il commercio con i territori coloniali americani rimase soggetto alle gabelle, cfr. E//1996, *Conseil du Roi*, 22 janvier 1718.

Nel porto focese la situazione si presentava molto più complessa, con gruppi di interesse incrociati tra le principali istituzioni municipali e regnicole che rendevano particolarmente caotica la situazione. Nel 1662 la Camera di Commercio diede voce alle due distinte e parallele esigenze espresse dal ceto dei negozianti cittadini<sup>36</sup>. Le richieste principali vertevano sul rispetto delle franchigie e la protezione del commercio. Nel 1663 venne inviata al ministro una riflessione sull'importanza di attirare il commercio degli stranieri a Marsiglia. In particolare, i deputati della Camera si preoccupavano dell'afflusso di stranieri a Tolone e La Ciotat, così come a Nizza e Villafranca, mentre evitavano Marsiglia in quanto si pagavano troppe imposizioni<sup>37</sup>. La Camera di Commercio inviò un memoriale a corte per manifestare le proprie preoccupazioni verso il porto franco di Nizza, dove si erano recentemente stabiliti mercanti inglesi, genovesi, milanesi e altri, che in precedenza facevano scalo presso la rada focese<sup>38</sup>.

L'intenzione dei negozianti marsigliesi era attirare gli stranieri mantenendo il controllo del commercio. Dal 1662 furono redatti i primi progetti per la creazione di una tassa sul 20% del valore delle mercanzie del Levante portate da navi straniere o anche francesi, qualora queste avessero fatto scalo prima di arrivare a Marsiglia<sup>39</sup>. Si trattava di un punto considerato essenziale, come dimostrava un'altra relazione nella quale si chiedeva che fossero gli *échevins*, eletti sempre all'interno del ceto dei negozianti, a occuparsi della riscossione: «comme il pouvait arriver que les fermiers du Roy pourroient abuser de cette exaction, et pour attirer du profit décharger les étrangers d'une partie de ce droit»<sup>40</sup>. Risultava evidente che la franchigia era intesa soprattutto come un proprio privilegio del quale dovessero beneficiare i cittadini, in contraddizione con l'ideale che ci si aspetterebbe in un porto franco. Venne riconosciuta l'importanza della presenza straniera solo in quanto soggetta all'autorità degli *échevins*, a loro volta impegnati direttamente nel commercio.

Per gli *échevins* il progetto, come era stato per l'aggrandissement del 1666 che portò il tessuto urbano dai 75 ettari iniziali ai 195 previsti<sup>41</sup>, sembrava una iniziativa imposta dall'alto che non prendeva sufficientemente in considerazione le esigenze locali. Colbert dovette cercare altrove dei sostenitori. Li trovò rispettivamente in Nicolas Arnoul, intendente delle galere e già responsabile dei precedenti lavori pubblici<sup>42</sup>, ed in Henry de Forbin-Maynier, barone d'Oppède,

---

<sup>36</sup> Riunitosi a seguito di un ufficiale invito regio, ACCIMP, H 6, *Commerce de Marseille, Généralités*, 14 juin 1662.

<sup>37</sup> ACCIMP, D 23, *franchise du port*, 1663.

<sup>38</sup> Masson, *Ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui*, cit., pp. 147-148. Per seguire le discussioni sulla franchigia nelle sedute della Camera cfr. ACCIMP, B 2, *Délibérations de la Chambre du Commerce*, 1660-1671.

<sup>39</sup> Con il termine generico di commercio col Levante si intende, solitamente, il commercio con i territori dell'Impero Ottomano (compresa la Grecia e le isole, Creta e Corfù soprattutto), Persia, Maghreb e Africa in generale.

<sup>40</sup> ACCIMP, C121, *Mémoire relative à un projet de demande au Roi un établissement d'un droit de 20% sur le commerce des étrangers*, 1662.

<sup>41</sup> Gaston Rambert (a cura di), *Histoire du commerce de Marseille*, vol. IV, Librairie Plon, Paris, 1954, p. 206.

<sup>42</sup> Cfr. Gaston Rambert, *Nicolas Arnoul, Intendant des galères à Marseille (1665-1674)*, Marsiglia, Editions de Provincia, 1931.

presidente del parlamento di Provenza. Questi due amministratori svolsero la cruciale funzione di rappresentanti regi nel corso delle trattative per l'esecuzione del porto franco, in un dialogo serrato tra gli *échevins* e la Camera<sup>43</sup>. Fu Arnoul, in una lettera a Colbert, ad esemplificare chiaramente la natura della opposizione alla iniziativa regia: «Il y a deux interets à Marseille qu'il faut separer l'un de l'autre, l'échevinage et le commerce, et les traiter différemment, décréditer le premier et accréditer l'autre»<sup>44</sup>.

Si riconobbe l'importanza di istituire una franchigia a Marsiglia, ma gestita dalla Camera di Commercio anche nella formulazione dei vari dettagli. Queste motivazioni spinsero la Camera a scrivere un *mémoire* a Colbert, diviso in 4 punti, dove si argomentò a favore del porto franco con le seguenti motivazioni<sup>45</sup>:

-Rendendo Marsiglia un *entrepôt* (con merci levantine portate da francesi e non più da «juifs orientales» di Livorno) si sarebbe attirato nel porto gran parte del commercio che si faceva in tutta Europa.

-Questo commercio si sarebbe affermato meglio nelle città di Provenza che in una qualunque città regnicola affacciata sull'oceano, per la comodità della posizione.

-Una volta che si fosse promessa la libertà di commercio ai francesi e alle altre nazioni, tutto il traffico che passava da Genova e Livorno sarebbe arrivato a Marsiglia, meta molto più comoda nelle rotte per il Levante.

-Il re non avrebbe perso i suoi guadagni in quanto, scegliendo solo Marsiglia rispetto a Cette o a Tolone, i mercanti che avevano abbandonato lo scalo in favore di Livorno sarebbero tornati in gran numero e si sarebbero ricavate imposizioni tali da avere un congruo guadagno per le casse dello Stato.

Dalla lettura di simili relazioni si rileva che il porto franco veniva innalzato quasi a una sorta di cura per tutti i mali. Nelle motivazioni per la sua introduzione fu descritto come una misura salvifica che da un giorno all'altro avrebbe dirottato il commercio da Genova e Livorno verso Marsiglia, in un continuo richiamo ad una età dell'oro marsigliese nel commercio con il Levante. Lo stesso tipo di retorica e di motivazioni erano presenti anche nei contemporanei editti di porto franco, tra i quali spesso si guardava al commercio del Levante come fonte di illimitate ricchezze e ritorno a un

---

<sup>43</sup> Junko Therese Takeda, *Marseille between Crown and Commerce*, Baltimore, John Hopkins University Press, 2011, pp. 32-33.

<sup>44</sup> Georg Bernhard Depping, *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV*, vol. I, Parigi, Imprimerie Nationale, 1850, p. 789.

<sup>45</sup> ACCIMP, D 23, *franchise du port, mémoire* senza data.

passato di splendore. Ulteriori esempi, inoltre, erano forniti dalle città vicine di Marsiglia, pericolose concorrenti.

Nel 1669 un altro *mémoire*, stavolta inviato a Colbert da parte di un mercante di Tolone, Joseph Geoffroy, cercò di esaltare i vantaggi portati dall'istituzione di un porto franco, che il re decidesse di farlo nella sola Marsiglia o in tutta la Provenza, comprendendo in particolare anche Tolone<sup>46</sup>. Designare Marsiglia come porta per le merci del Levante avrebbe sicuramente indebolito i vicini porti commerciali della Provenza, relegandoli al solo commercio di cabotaggio. Nel suo *mémoire* Geoffroy confidava che il porto franco potesse dirottare i tre quarti delle imbarcazioni dirette a Livorno e Genova passanti vicino alle coste provenzali. Allo stesso modo avrebbe attirato anche il commercio con il Levante: se è vero che queste merci venivano riesportate in Francia, Spagna e Germania, sicuramente l'approdo in Provenza poteva risultare più comodo rispetto a Genova o Livorno. Mise inoltre in guardia dal recente trattato di Genova con il gran signore<sup>47</sup>, stipulato nel 1665. L'interessante conclusione di questa relazione riguardava invece l'idea di franchigia che:

doit être plutôt appelée une servitude qu'une franchise, parce qu'il ne s'agit pas de diminuer ni supprimer aucun droit ni ferme du Roi mais au contraire d'imposer à la ville qui sera choisie pour cela, des droits qu'elle ne paye pas présentement, qui rendra à sa majesté un profit très considérable<sup>48</sup>.

La Camera di Commercio sembrava essere piuttosto favorevole all'introduzione della franchigia, alle sue condizioni. Tuttavia la città, recentemente uscita dal periodo turbolento della Fronda, si era appena vista limitata in parte delle sue prerogative e temeva ogni possibile nuova ingerenza regia. Ciò non vuol significare una opposizione verso la franchigia in sé, quanto piuttosto l'esigenza di potersene occupare in prima persona. Ad esempio un forte motivo di tensione era la richiesta, da parte del sovrano, del pagamento di una indennità in caso di abolizione delle tariffe doganali in vigore. Le tasse di cui si proponeva la soppressione erano imposte soprattutto sugli stranieri. Per questo motivo la Camera, argomentando della necessità di parificare i vantaggi di cui gli stranieri avrebbero goduto con la franchigia e limitarne la possibile concorrenza, propose l'istituzione di una tassa del 20% per proteggere il proprio commercio levantino.

Venne formulato anche un *Mémoire [a]dressé contre le port franc pour envoyer à sa Majesté*, articolato prevalentemente in due punti. Per prima cosa si denunciava che un porto franco sul modello di Livorno avrebbe favorito il commercio straniero rendendo Marsiglia una città

---

<sup>46</sup> Ivi.

<sup>47</sup> ASG, *Archivio Segreto, Giunta del traffico* (affari del Levante), n. 1015.

<sup>48</sup> ACCIMP, D 23, *franchise du port, mémoire* senza data.

desolata. Inoltre, abolendo tutte le tasse sarebbero venuti a mancare i fondi necessari per il dragaggio del porto, la quarantena, la polizia portuale e lo stipendio dell'ambasciatore a Costantinopoli, tutte spese sotto la responsabilità della Camera<sup>49</sup>. Da Colbert intanto arrivarono critiche nei confronti di questo ceto mercantile marsigliese che cercava a tutti i costi di mantenere il controllo del proprio commercio. Scrisse all'intendente lamentandosi di come i mercanti marsigliesi «ne se souciaient pas que le commerce augmentât, mais seulement qu'il passât par leurs mains et se fit à leur mode»<sup>50</sup>.

Marsiglia non era come Livorno: mentre Cosimo I non aveva che da sottomettere l'inquisizione pisana per ottenere la ratificazione delle Livornine, Colbert dovette negoziare con l'*échevinat* e la potente Camera di Commercio. Queste spinose trattative andarono avanti fino al 1669, anno di ufficiale concessione della franchigia. Il 23 gennaio 1669, solo due mesi prima della proclamazione dell'editto, Colbert inviò una lettera al barone d'Oppède. In questo testo il ministro comunicava di aver ricevuto tutti i memoriali inviati dai suoi due luogotenenti sul posto, d'Arnoul e lo stesso d'Oppède, e di aver proceduto ad una sintesi complessiva in due distinti progetti di porto franco<sup>51</sup>. Il primo progetto riguardava una franchigia estesa a tutte le mercanzie e appartenenti indifferentemente a stranieri o francesi. Nel secondo progetto, invece, si studiarono i modi di rimpiazzare le tasse che si riscuotevano a Marsiglia facendole pagare in qualche altro modo. Da questa lettera è esemplificata la dicotomia del progetto di porto franco marsigliese, che vide prevalere la seconda idea, dando avvio ad un originale incrocio tra privilegio e libertà di commercio. Probabilmente nel clima di questi rapporti tesi si può inserire un'altra lettera di Colbert, stavolta alla Camera di Commercio, del 15 marzo 1669. In questa breve missiva il ministro, solo pochi giorni prima della promulgazione del porto franco, scrisse alla Camera per ricordare, con toni cordiali ma fermi, che il suo incarico, direttamente affidatogli dal re, era quello di risanare il commercio marsigliese con qualunque mezzo, esortandola a collaborare in questo difficile processo<sup>52</sup>.

L'editto ufficiale che sancì la nascita del porto franco di Marsiglia venne infine promulgato il 26 marzo 1669<sup>53</sup>. Nell'ampio preambolo alla franchigia figuravano le motivazioni ideologiche legate al porto franco, strumento in grado di conciliare le diverse nazioni e far fiorire le attività mercantili e manifatturiere, insieme alla flotta nazionale. La scelta di Marsiglia venne giustificata in

---

<sup>49</sup> ACCIMP, D 23, *franchise du port, Mémoire dressé contre le port franc pour envoyer à sa Majesté*.

<sup>50</sup> Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, Parigi, Imprimerie Impériale, 1861, p. 679.

<sup>51</sup> ACCIMP, D 23, *Franchise du port*, 23 janvier 1669 ; ACCIMP, B 93, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 23 janvier 1669.

<sup>52</sup> ACCIMP, H 5, *Commerce en général*, 9 mars 1669.

<sup>53</sup> V. trascrizione dell'editto in appendice.

virtù delle franchigie e delle attenzioni particolari che la città aveva ricevuto nel passato<sup>54</sup>. In questo preambolo non era affrontato quel che sarebbe stato il regime economico effettivamente in vigore a Marsiglia, soffermandosi piuttosto in un richiamo ai principi astratti che avevano guidato il sovrano nella concessione dell'editto. Per questa ragione si trovava l'annuncio di un «*affranchissement général de tous droits*», per «*rétablir entièrement la franchise dudit port [...] franc et libre à tous marchands et négociants, et pour toutes sortes de marchandises*»<sup>55</sup>.

Alla lunga introduzione seguiva un elenco che delineava le tasse soppresse con il porto franco e l'elenco delle merci escluse, in gran parte materiali strategici necessari per la costruzione di nuove imbarcazioni e attrezzature militari.

Nell'editto si insisteva sulla possibilità di stabilirsi a Marsiglia attraverso facilitazioni per ottenere il titolo di borghese<sup>56</sup> con l'abolizione di leggi come il *droit d'aubaine*<sup>57</sup>. Il processo di naturalizzazione era semplificato, e affidato ad un iter quasi automatico<sup>58</sup>.

La rivendicazione dell'appartenenza locale, la possibilità cioè di integrarsi nella società urbana, rivestiva una importanza fondamentale per mettere al sicuro la propria posizione e, nello stesso tempo, i propri investimenti<sup>59</sup>. A tutti gli stranieri che avrebbero soddisfatto particolari condizioni, come sposare una marsigliese o comprare un'abitazione di un certo valore, sarebbe stata concessa la naturalizzazione.

L'editto ordinava cioè, a colui che intendeva beneficiarne, i modi per essere riconosciuto come un borghese, in una logica imitativa posta alla base dell'accesso alle risorse. Molti negozianti stranieri risposero trasferendosi in città immediatamente dopo la sua pubblicazione.

Inoltre si stabilì che la naturalizzazione semplificata potesse essere emessa direttamente dal tribunale dell'Ammiragliato o dagli *échevins* senza bisogno di ratificazione da parte dell'autorità centrale. La semplificazione di un processo simile ha sicuramente permesso ad un più gran numero di richiedenti di ottenere la naturalizzazione, tuttavia non è rimasto un numero sufficiente di documenti da permettere una vera statistica delle concessioni<sup>60</sup>. Fino a questo punto l'editto della franchigia di Marsiglia non si allontanò molto dai contemporanei testi di porto franco. Nei principi e nell'invito agli stranieri richiamava il già osservato editto per il porto franco genovese, certamente

---

<sup>54</sup> Cfr. Zarb, *Les privilèges de la ville de Marseille du Xème siècle à la Révolution*, cit.

<sup>55</sup> ACCIMP, D 23, *franchise du port*, 26 mars 1669.

<sup>56</sup> ACCIMP, I 58, *recueil divers*.

<sup>57</sup> Cfr. Peter Sahlins, *Unnaturally French: foreign citizens in the Old Regime and after*, Ithaca, Cornell University Press, 2004.

<sup>58</sup> Jean-Baptiste Xambo, "Vuyder la ville". *La fabrique de la citoyenneté dans un port méditerranéen (1660-1710)*, Tesi di Dottorato, Marsiglia, EHESS, 2014, pp. 24-62.

<sup>59</sup> Cfr. Yves Lequin (a cura di), *La mosaïque France: histoire des étrangers et de l'immigration*, Parigi, Larousse, 1988; Jean-François Dubost e Peter Sahlins, *Et si on faisait payer les étrangers? Louis XIV, les immigrés et quelques autres*, Parigi, Flammarion, 1999; Simona Cerutti, *Etrangers. Etude d'une condition d'incertitude*, Parigi, Bayard, 2012.

<sup>60</sup> Cfr. ACCIMP, F 35, *Lettres de naturalités*, 1696-1758.



noto a Colbert e ai suoi sottoposti. La peculiarità del porto franco marsigliese, nonché il frutto più evidente della contrattazione e della forza del potere locale, rappresentato ufficialmente nella Camera di Commercio, venne stabilito con la tassa del 20%<sup>61</sup>.

Immediatamente successive all'invito verso gli stranieri a stabilirsi a Marsiglia, per popolare le case costruite a seguito dell'*aggrandissement* del 1666, iniziavano le clausole e le limitazioni al loro commercio, quasi in un ordine crescente<sup>62</sup>.

Per prima cosa si sancì il monopolio di Marsiglia e Rouen sulla seta grezza in arrivo dal Levante o dall'Italia, le due principali regioni produttrici ed esportatrici di questo prezioso materiale<sup>63</sup>. La seta sarebbe potuta entrare solo da questi due porti e un tentativo di sbarco in un altro ne avrebbe comportato la requisizione. Per la seta che arrivava dalle vie di terra il centro di raccolta e redistribuzione designato sarebbe stato Lione. L'editto continuava con un'ulteriore limitazione, l'obbligo del pagamento di una tassa del 20% se le navi trasportanti la seta e altre merci del Levante avessero fatto scalo e scaricato la merce a Genova, Livorno o altre città straniere. Ovviamente la possibilità di controllare che le merci arrivassero senza fare scali era subordinata alla efficienza e alla collaborazione dei consoli della nazione francese presenti negli scali del Levante e nelle altre città straniere<sup>64</sup>. Ad esempio toccava ai consoli di «Livourne, Gênes et autres ports étrangers» certificare che le navi francesi in sosta non avessero scaricato le loro merci.

Soprattutto nei primi anni, come si vedrà, fu difficile controllare la provenienza delle imbarcazioni e delle merci che arrivavano in città. Il mantenimento di questa tassa permetteva tuttavia agli armatori locali di riaffermare una distinzione netta tra, da un lato, i borghesi di Marsiglia esenti dal diritto del 20% che non provenivano direttamente dal Levante e, dall'altro, gli stranieri e gli altri francesi. Anche se benvenuti in città, ci si assicurava che non fossero in grado di entrare in una vera competizione con i mercanti locali.

---

<sup>61</sup> Cfr. William Beik, *The absolutism of Louis XIV as a social collaboration*, in «Past & Present», n. 188, 2005, pp. 195-224; Françoise Bayard, *Un instrument de l'absolutisme et ses limites: les finances de l'état classique*, in *L'Etat classique. Regards sur la pensée politique de la France dans le second XVII siècle*, a cura di Joël Cornette e Henri Méchoulan, Parigi, Librairie Philosophique J. Ivry, 1996, pp. 201-219.

<sup>62</sup> Oltre al testo dell'editto cfr. anche ACCIMP, E 146, *Interdictions visant les étrangers*, 1671-1704. Questi divieti cercavano soprattutto di impedire i noli, il ricorso a prestanome o la consegna di passaporti. Negli scali levantini i mercanti francesi potevano facilmente "prestare" il proprio nome alle merci portate da ebrei e musulmani, dietro compenso, in modo che questi potessero beneficiare della protezione accordata ai francesi. La competizione commerciale in questo periodo non è riducibile a divisioni su base religiosa o nazionale, come scritto da Thomas Philipp, *The Syrians in Egypt, 1725-1975*, Stuttgart, Franz Steiner, 1985.

<sup>63</sup> Simonetta Cavaciocchi (a cura di), *La seta in Europa, sec.XIII-XX*, atti della ventiquattresima settimana di studi, 4-9 maggio 1992 a Ripoli, Firenze, Le Monnier, 1993.

<sup>64</sup> Cfr. Francisco Javier Zamora Rodriguez, *Les Français lui ont l'obligation d'avoir favorisé leur commerce pendant la guerre: représentation consulaire, fraude et contrebande commerciale*, in *Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au XVIIIe siècle: institutions, appartenances, pratiques*, a cura di Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour, Biagio Salvemini, Aix-en-Provence, UMR Telemme, 2014, pp. 17-33. Cfr. AMM, HH 325, *Echelles de Levant : généralités*, 1631-1781.

Le misure restrittive contro il commercio di stranieri proseguivano con un'ultima importante clausola: la tassa del 20% venne estesa anche ai mercanti stranieri che avessero fatto il commercio del Levante per conto dei negozianti francesi. L'editto si concludeva con un divieto alle autorità municipali di esigere nuove tasse dagli stranieri se non per ragioni legate all'imprescindibile mantenimento del lazzeretto, luogo in cui tutte le imbarcazioni provenienti dal Levante erano obbligate a fare scalo.

### 2.5 Reazioni e prime modifiche

Obiettivo della Corona era di incanalare, con la creazione di una rete di porti franchi, il commercio francese in aree specializzate, in funzione anche della posizione geografica. Per questa ragione a Dunkerque era riservato il commercio nel mare del Nord; a Bayonne, nominata porto franco nel 1702, il commercio con Spagna, Portogallo e Nuovo Mondo; Marsiglia, con il suo porto franco del 1669, era la città designata per il commercio con il Levante. Nella visione del sovrano e del suo ministro la franchigia sarebbe stata il rapido rimedio ad una situazione che arricchiva i porti stranieri, tra i quali venivano sempre ricordati Genova e Livorno.

Tutte queste precauzioni sono il sintomo di uno scontro continuo, in particolare tra quei *négociants* riuniti nella Camera e i rappresentanti del potere regio. Tutti i banchi di riscossione delle imposte vennero spostati ai confini del territorio cittadino, creando un'ampia zona franca corrispondente non solo ai territori racchiusi dalle mura urbane ma anche alle vicine campagne. Tuttavia uno di essi, il *bureau de poids et caisse*, riuscì a sopravvivere. Non era trascorso neanche un mese che Luigi XIV, per mezzo di una dichiarazione del 26 marzo 1669, ristabiliva quest'imposta raddoppiandone il valore<sup>65</sup>. Non si trattava di una tassa doganale vera e propria, quanto di una imposizione riscuotibile su ogni vendita che avveniva nel porto.

A partire dal 30 marzo, con applicazione effettiva a seguito della ratificazione presso il Parlamento di Aix il 9 aprile, venne inoltre reintrodotta il cottimo<sup>66</sup>. Fu una tassa particolarmente contestata dalla Camera di Commercio, in quanto colpiva tutte le navi dedite al commercio con il Levante sulla base della tipologia di imbarcazione e in proporzione alla distanza percorsa. Il denaro riscosso doveva essere riservato per metà al pagamento del rimborso per la soppressione della *table de la mer* e degli eventuali creditori a cui si sarebbe fatto ricorso<sup>67</sup>. Si trattava di una cifra piuttosto

---

<sup>65</sup> ACCIMP, C 13, *Impôts*, 26 décembre 1669 ; Amiot, *Un port franc à Marseille*, cit., pp. 35-36. Con un'altra dichiarazione del mese di luglio dello stesso anno furono ufficialmente riconfermati alcuni dei principali banchi di riscossione precedenti alla franchigia, che furono però spostati ai confini delle campagne cittadine, cfr. ADBdR, B 3296, *Cour des Comptes, Aides et Finances de Provence*, 20 juillet 1669.

<sup>66</sup> ACCIMP, C 88, *Droit de cottimo*, 1669-1727.

<sup>67</sup> ACCIMP, D23, *franchise du port*, 9 avril 1669.

considerevole, stimata intorno alle 211.508 lire<sup>68</sup>. L'eventuale eccedenza sarebbe dovuta essere utilizzata per il dragaggio del porto, alla quale venivano riservate 25.000 lire annue, ma anche per i debiti negli scali del Levante e le spese straordinarie dell'ambasciatore a Costantinopoli, intorno alle 16.000 lire annue<sup>69</sup>. Nei progetti iniziali il cottimo sarebbe dovuto essere una tassa temporanea per sovvenire alle casse della Camera in un momento di particolare transizione da un sistema all'altro. Nella pratica la tassa sopravvisse fino al 1766 ma fu soggetta a diverse riduzioni, tre già nel 1669<sup>70</sup>. Un paio d'anni dopo la morte del ministro Colbert, nel 1685, la Camera dovette ricorrere ad un prestito di 250.000 lire per coprire il suo bilancio. La corona rispose raddoppiando il cottimo per aiutarla a ripagare questo nuovo debito<sup>71</sup>, che avrebbe influenzato ancora a lungo il commercio del porto.

Marsiglia ha seguito un corso particolare per la sua franchigia, che progressivamente è diventata sempre più un privilegio municipale. La volontà di mantenere la denominazione di porto franco rappresenta un indice della potenza evocativa e simbolica del termine.

## 2.6 “Porti franchi sulla carta”, diffusione tra papato e Regno di Napoli

Come ha notato un acuto osservatore del sistema dei porti franchi, Antonio Genovesi, una volta che le principali nazioni[sic] avessero messo in atto un sistema di franchigie portuali, nessuno dei vicini avrebbe potuto fare a meno di averne<sup>72</sup>.

Sulla scorta in particolare degli esempi di Livorno e Genova, oltre che di Nizza, il porto franco si diffuse rapidamente. Il 4 dicembre 1630 Urbano VIII dichiarò formalmente porto franco la città di Civitavecchia, sperando che servisse da mercato di sbocco per il mercato romano e in generale per i territori pontifici. Nell'editto si prometteva il libero ingresso per ogni imbarcazione, con la possibilità di depositare e ritirare le merci dai magazzini pubblici dietro pagamento di una piccola tassa per l'immagazzinaggio, una per il diritto all'ancoraggio e la contribuzione per la manutenzione della lanterna<sup>73</sup>. Alla franchigia per le merci era associato, come di consueto, un salvacondotto per gli stranieri da debiti o delitti commessi fuori dal territorio dello Stato ecclesiastico, con la promessa di una pronta giustizia da parte dei tribunali tradizionali in caso di successivi litigi.

La franchigia papale rimaneva tuttavia, per usare le parole di Alberto Caracciolo, una concessione sulla carta. Alla promulgazione dell'editto non corrispondeva un potenziamento delle

---

<sup>68</sup> Masson, *Ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui*, cit., p. 24.

<sup>69</sup> ACCIMP, C 88, *Droit de cottimo*, 20 juin 1669.

<sup>70</sup> ACCIMP, C 88-C89, *droit de cottimo*.

<sup>71</sup> Ivi.

<sup>72</sup> Antonio Genovesi, *Lezioni di commercio o sia di economia civile*, vol.I, Milano, 1765, pp. 313-314.

<sup>73</sup> Carlo Calisse, *Storia di Civitavecchia*, Firenze, Gaspero Barbera, 1898, pp. 458-459.

infrastrutture esistenti. I mercanti continuavano a non stabilirsi a Civitavecchia, limitandosi a transitare per il porto, a causa della zona paludosa in cui si trovava lo scalo e della mancanza delle necessarie infrastrutture<sup>74</sup>. Obiettivo principale, che portò alla riconferma nel 1669 sotto il pontificato di Clemente IX e nel 1692 con Innocenzo XII, rimase quello di assicurare il rifornimento granario di Roma, come era stato in un primo momento lo scopo anche del porto franco genovese.

Intanto negli anni '30 del Seicento, sulla scorta degli esempi vicini, divenne particolarmente vivace il dibattito sull'istituzione della scala franca in alcuni porti del Regno di Napoli e di Sicilia. I due termini, scala franca o porto franco, vennero utilizzati indifferentemente nelle fonti spagnole. La differenza teorica fondamentale risiedeva nel fatto che la scala franca era rivolta principalmente a facilitare il transito delle merci. Il porto franco invece puntava anche sullo sviluppo manifatturiero e di una marina mercantile locale attraverso l'insediamento di forestieri. Sulla base del testo della franchigia di Messina, che faceva riferimento alla scala franca, si può tuttavia affermare che, almeno teoricamente, ci si volesse rifare a un modello simile a quello genovese, dove oltre alla possibilità di deposito a prezzo ridotto si prevedevano anche un invito agli stranieri di ogni religione e provenienza e un salvacondotto generale.

Napoli venne istituita come "Scala Franca" in seguito a una consulta della Regia Camera della Sommaria nel 1628, convertita in legge nel 1632 e approvata nel 1633<sup>75</sup>, mentre di statuti simili beneficiarono anche i porti di Messina e Palermo<sup>76</sup>.

Il porto messinese, in particolare, era il meglio situato rispetto alle rotte che passavano dal Levante verso i porti dell'Europa Occidentale e del Nord. Grazie anche a una precedente politica di franchigie, Messina si andava affermando come luogo di smistamento di merci locali ed estere, attirando sia il commercio di cabotaggio che il commercio internazionale. Secondo Paul Masson la città, per la ricchezza dei traffici che vi transitavano, «formait presque une république au milieu de la monarchie»<sup>77</sup>.

---

<sup>74</sup> Salvatore Bottari, *Post res perditas: Messina 1678-1713*, Messina, A. Sfameni, 2005, p. 125.

<sup>75</sup> Biagio Di Salvia, *Il Regno delle Due Sicilie e l'Imperiale Regio Litorale Austriaco. Aspetti e problemi del commercio adriatico (1838-1859)*, Mercato S. Severino, Edizioni del Paguro, 2005, pp. 16-32.

<sup>76</sup> Antonio Di Vittorio, *Porti e porto franco. Un aspetto della politica austriaca nel Mezzogiorno continentale d'Italia, 1707-1734*. In «Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs», n. 25 (1972), p. 259.

<sup>77</sup> Masson, *Ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui*, cit., p. 157. Per la storia di Messina Cfr. Salvatore Bottari, *The port of Messina, 1591-1783*, in *Making waves in the Mediterranean. Sulle onde del Mediterraneo*, a cura di Michela D'Angelo, Gelina Harlaftis e Carmel Vassallo, Messina, Istituto di Studi Storici Gaetano Salvemini, 2010, pp. 627-650; Salvatore Bottari, *Messina nella Sicilia spagnola: autonomismo, tradizione identitaria e interazione tra sistema politico-istituzionale ed economia*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2010.

Genovesi, ragusei e dal terzo decennio del Seicento anche inglesi e fiamminghi, scelsero lo scalo siciliano per il commercio di intermediazione con gli altri porti europei e del nord Europa<sup>78</sup>.

I mercanti messinesi godevano del beneficio di una privativa sul commercio della seta, così che poterono agire in condizioni di monopolio come intermediari in questi preziosi scambi, che materialmente venivano affidati a capitani stranieri, in prevalenza genovesi, fiorentini e lucchesi<sup>79</sup>. Nel trentennio che precedette la rivolta anti spagnola numerose merci, oltre la seta, vennero inviate a Genova e Livorno, mentre con le merci di ritorno e con i carichi delle numerose navi inglesi di passaggio si diede vita a un ricco commercio levantino. Salvatore Bottari ha osservato come in questi anni a Messina, oltre le richieste più o meno frequenti di far rispettare la privativa sulla seta, un nuovo dibattito si inserì all'ordine del giorno: la possibile creazione di un porto franco<sup>80</sup>. A Napoli la scala franca, confusa spesso con il porto franco, sembrava essere rimasta una concessione sulla carta: i contrasti tra i mercanti locali e gli arrendatori delle "tratte sciolte" ne avevano fortemente limitato gli effetti<sup>81</sup>.

Nel 1633 i mercanti messinesi chiesero per la loro città l'adozione della scala franca, alla quale il Consiglio di Stato, con sede a Madrid, aveva risposto freddamente. Già in passato ebrei e moriscos erano stati cacciati dal Regno. Secondo la consulta che si occupò della replica alle richieste di Messina, le città dotate di scala franca «son seminarios de vicios y torpezaz como se experimenta en Venecia», che avrebbero fatto tornare senza freni gli infedeli in città<sup>82</sup>. La comparazione si riferiva esplicitamente a Venezia ignorando il porto franco per eccellenza di Livorno perché, come esplicitato più avanti, non era il caso che Sua Maestà Cattoica prendesse esempio da principi tanto inferiori, soprattutto quando essi si allontanavano dalla «piedad y religion». Si temeva anche che una simile concessione avrebbe suscitato la gelosia degli altri porti siculi, ingenerando una sequela di richieste analoghe. L'accresciuta circolazione dell'informazione infine, dovuta a una maggiore circolazione di stranieri e di personale legato agli ambienti commerciali, poteva essere dannosa anche per la sicurezza stessa dei mercanti e delle rotte locali, sulle quali la pirateria turca e barbaresca avrebbero ottenuto preziose informazioni. Simili argomentazioni furono usate per rispondere in una nuova consulta dell'anno successivo, nel 1634.

La concessione della scala franca venne approvata dal sovrano solo nel 1648, come ricompensa per la fedeltà della città, che non solo era rimasta tranquilla durante le ribellioni a

---

<sup>78</sup> Carmelo Trasselli, *Mercanti forestieri in Sicilia in Età Moderna*, in *Storia della Sicilia*, vol.VII, a cura di Rosario Romeo, Napoli, Società Editrice Storia di Napoli e della Sicilia, 1978.

<sup>79</sup> Jacques Savary De Bruslons, *Dictionnaire Universel du Commerce*, vol.I, Parigi, Veuve. Estienne, 1741, p. 311.

<sup>80</sup> Bottari, *Post res perditas*, cit., p. 124.

<sup>81</sup> Di Vittorio, *Porti e porto franco*, cit., p. 259-260.

<sup>82</sup> Bottari, *Post res perditas*, cit., p. 125.

Napoli e Palermo ma aveva anche collaborato attivamente alla repressione dei tumulti<sup>83</sup>. Anche in questo caso, tuttavia, il progetto fallì, grazie alle proteste giunte da Palermo e all'abbandono di colui che sarebbe dovuto essere il responsabile della nascente franchigia, il Cardinal Trivulzio.

Nel 1663 ancora una volta gli ambasciatori messinesi a Madrid tentarono di sottoporre all'attenzione della corte e all'approvazione del consiglio il progetto della scala franca, spiegando che avrebbe vivificato i commerci e rafforzato tutto il Regno. Il Consiglio di Stato votò a favore e venne ordinato al viceré, il duca di Sermoneta, di preparare il regolamento per l'istituenda franchigia su modello dei porti franchi non soggetti alla Spagna<sup>84</sup>. Anche in questo caso i lavori per mettere in campo il nuovo statuto vennero bloccati da una serie di pressioni interne. Alla consueta opposizione palermitana si unirono le proteste del tribunale dell'Inquisizione, per il quale la scala franca avrebbe rappresentato un'intollerabile apertura verso l'eresia<sup>85</sup>.

Nelle motivazioni difensive addotte dai messinesi ci si richiamò agli altri porti franchi. Si faceva notare, da parte degli ambasciatori locali e del Consiglio di Stato, come l'adozione di tali politiche liberali non avesse particolarmente impensierito il papa, che aveva concesso la franchigia a Civitavecchia. Nemmeno il granduca di Toscana aveva avuto remore nel concedere tanta liberalità allo scalo livornese, mentre gli eventuali problemi sanitari legati ai maggiori contatti con persone e merci provenienti dal Levante si potevano evitare prendendo adeguate misure nella gestione del lazzeretto<sup>86</sup>. Nonostante la vivacità del dibattito/scontro, la questione rimaneva ancora in sospeso.

La creazione di una scala franca fu riproposta dal viceré Uzeda per permettere una rapida ripresa della città, uscita dalla rivolta anti-spagnola del 1674-1678 nettamente indebolita sul piano economico. Il Consiglio d'Italia ancora una volta approvò che si concedesse la franchigia a Messina e la libertà di commercio con tutte le nazioni di qualsiasi religione<sup>87</sup>. I lavori vennero nuovamente rallentati dal tribunale dell'Inquisizione ma, in seguito al riesame della questione da parte del Consiglio di Stato spagnolo, si decise di procedere con l'attuazione della scala franca.

Furono cause naturali stavolta, il terremoto che colpì Catania e la Sicilia sud-orientale nel 1693, a far passare momentaneamente in secondo piano questi progetti, definitivamente attuati solo nel 1695.

Passata l'emergenza, la scala franca veniva sentita ancor più come uno strumento in grado di rilanciare rapidamente l'economia isolana. Dal viceré arrivarono a Madrid i rapporti che indicavano come la città fosse pronta per accogliere il "Puerto franco", essendo ormai dotata di un efficiente lazzeretto e dei magazzini necessari, mentre Uzeda in persona stava provvedendo ad individuare le

---

<sup>83</sup> Gallo, *Gli Annali della Città di Messina*, vol.III, Messina, Tip. Filomena, 1881, p. 325.

<sup>84</sup> Bottari, *Post res perditas*, cit., p. 129.

<sup>85</sup> Cfr. Francesco Renda, *L'Inquisizione in Sicilia. I fatti. Le persone*, Palermo, Sellerio, 1997.

<sup>86</sup> Bottari, *Post res perditas*, cit., p. 129.

<sup>87</sup> Ivi, p. 132.

aree più adatte per l'insediamento delle famiglie ebraiche e moriche che sarebbero arrivate in città beneficiando del nuovo statuto<sup>88</sup>. La forza dell'Inquisizione e della monarchia spagnola, fin da questa prima fase, limitarono le franchigie concesse alle persone.

Il 15 agosto 1695 venne emanato il bando di istituzione della scala franca di Messina. Nel decreto si stabilì che i capitani in arrivo a Messina dichiarassero subito le proprie merci presso l'ufficio del porto franco, situato nello stesso edificio della dogana. Le merci in franchigia potevano essere tenute a bordo o conservate nei magazzini pagando solo il diritto di stallaggio, le altre sarebbero state introdotte in città. Le merci in franchigia potevano poi essere vendute solo all'ingrosso e pagando lo stallaggio, anche qualora travasate da nave a nave. Infine, si stabilì che tutte le sete, lavorate o grezze, nonché i drappi che arrivavano a Messina, non potessero godere di alcun beneficio dal porto franco.

All'interno del recinto dell'area franca vennero delimitati con precisione i compiti degli ufficiali regi. I più importanti erano due: il sovrintendente del porto franco, responsabile del mantenimento dei magazzini, degli stipendi agli addetti, della vigilanza e del controllo sulle dichiarazioni dei capitani, tenuto ad abitare in una casa entro il recinto dell'area franca col divieto di fare commerci in proprio in cambio di un salario di seicento scudi annui. Ad affiancarlo figurava il maestro credenziere, responsabile della compilazione di due libri intitolati «Entrata di mercatanzie in Portofranco» e «Padroni di mercatanzie in Portofranco». Le cause commerciali invece dovevano essere affidate, in una scomoda intersezione di giurisdizioni, al giudice privativo o al consolato del mare.

La limitatezza della franchigia tuttavia, attuata per una zona franca simile al modello genovese, con un recinto per il deposito delle merci, non ebbe un particolare successo. Per quel che riguardava i mercanti stranieri che arrivavano nella scala franca di Messina, venne concesso un apposito salvacondotto molto simile a quelli visti per Livorno o Genova. I mercanti non venivano perseguiti per debiti contratti fuori dal Regno ma ebrei e musulmani, sebbene potessero venire nel porto a commerciare, non erano autorizzati a dimorare a Messina. Durante la notte si dovevano stabilire in spazi loro assegnati fuori dalle mura urbane e, terminati gli affari che ne avevano determinato la venuta, sarebbero stati costretti a lasciare lo scalo<sup>89</sup>. In compenso venne abolita ogni forma di albinaggio. La protezione fu estesa anche alle imbarcazioni straniere. Nel 1698, con la nomina a viceré del duca di Veragua, venne riconfermata la scala franca nelle sue principali norme. Unica differenza rilevante, non si doveva più pagare il diritto di "seconda cassa" sulle merci regnicole in entrata o in uscita dal Regno, che fino a quel momento dovevano pagare una doppia

---

<sup>88</sup> Ivi, p. 134.

<sup>89</sup> Ivi, p. 144.

tassazione: in entrata per la zona franca e successivamente in entrata dalle dogane del Regno o, se in uscita, all'ingresso in un altro porto regnicolo. Fu solo in seguito ai terremoti del 1783 che si tornò a parlare del porto franco messinese. Ferdinando I, spinto dalla mediazione del viceré di Sicilia Domenico Caracciolo, decise di riconfermare i privilegi di Messina e di estendere il consumo delle merci franche all'intera città, determinando un rapido afflusso di stranieri<sup>90</sup>.

### 2.7 I porti franchi adriatici in chiave anti-veneziana

In una dinamica simile a quella che aveva visto affrontarsi sul Tirreno i porti franchi di Genova, Livorno e Marsiglia, nell'Adriatico si giocava un'altra partita triangolare tra Trieste, Venezia e Ancona. In seguito alla pace di Passarowitz si affermò quella che alcuni storici hanno definito come "la rinascita ghibellina"<sup>91</sup>, il ritorno di una forte influenza, quando non di una vera e propria egemonia, del potere imperiale sugli antichi Stati italiani. In particolare, a partire dal porto di Trieste, si cercò di imporre il potere asburgico su un mare che era sempre stato ritenuto di esclusiva proprietà veneziana.

Il governo veneziano non rimase indifferente di fronte alle difficoltà sia di ordine strutturale e di lungo periodo, sia di ordine congiunturale. La città lagunare era e intendeva rimanere un emporio in cui conservare nelle proprie mani la parte fondamentale dei commerci che vi si svolgevano. Tuttavia nel 1662 si tentò una nuova regolazione daziaria, rimasta in vigore fino al 1669, che portò spesso a confondere anche lo scalo veneziano nell'insieme dei porti franchi<sup>92</sup>. Vennero infatti aboliti i due principali diritti in entrata sulle merci, ai quali non si affiancò però nessuna moderazione sul dazio di uscita, che rimaneva molto alto<sup>93</sup>. La finalità delle nuove norme non era un aumento della ricchezza o la venuta di stranieri in città: si trattò piuttosto di una misura di emergenza presa durante un conflitto impegnativo per cercare di mantenere il ruolo marittimo della Serenissima e assicurarsi i rifornimenti di materie prime, anche a costo di perdere temporaneamente parte degli introiti derivanti dal commercio. Nel 1662 e nel corso dell'anno successivo tuttavia si verificò un insolito arrivo di inglesi e olandesi che probabilmente, illusi dalla portata della reale franchigia, pensarono di avere a che fare con un vero e proprio nuovo porto franco. Ai mercanti inglesi che chiedevano una completa libertà nel traffico di transito per Venezia

---

<sup>90</sup> Michele Celesti, *Memoria sul porto franco e sul campo ossia debito pubblico della città di Messina*, Napoli, Stamperia della Sirena, 1837, pp. 17-18; Michela D'Angelo, *Comunità straniere a Messina tra XVIII e XIX secolo: alle origini del British Cemetery*, Messina, Perna, 1995.

<sup>91</sup> Carlo Capra, *Gli italiani prima dell'Italia. Un lungo Settecento, dalla fine della Controriforma a Napoleone*, Roma, Carocci, 2014, pp. 67-85.

<sup>92</sup> Nelle memorie dei fratelli Sacchi nel 1829 viene ricordata un supposto porto franco veneziano concesso tra il 1658 e il 1689, cfr. Giuseppe Sacchi e Defendente Sacchi, *Intorno alle dighe marmoree o murazzi alla laguna di Venezia ed alla istituzione del porto franco*, Milano, Annali universali delle scienze e dell'industria, p.45.

<sup>93</sup> Massimo Costantini, *La regolazione dei dazi marittimi e l'esperienza del "porto franco" a Venezia tra il 1662 e il 1684*, in *La finanza pubblica in età di crisi*, a cura di Antonio di Vittorio, Bari, Cacucci, 1993, pp. 77-88.



la Serenissima rispose positivamente, a patto che fosse istituita una reciprocità per i cittadini della Repubblica, accordo che non fu mai raggiunto. Nel 1683 il cosiddetto “porto franco” di Venezia venne infine abolito, rendendo la città l’unico centro di quell’area, nel corso del XVIII secolo, a non accettare il ruolo subalterno idealmente connesso allo status di porto franco<sup>94</sup>. La franchigia portuale, soprattutto nel corso del XVIII secolo, fu criticata da parte del pensiero economico in quanto misura che favoriva solo il commercio degli stranieri, frenando lo sviluppo di una marina mercantile nazionale e delle produzioni locali.

Con la perdita della Morea e dei territori nell’Egeo, Venezia aveva progressivamente limitato le sue mire all’Adriatico, cercando di preservare una politica di neutralità. Gli Asburgo invece, ottenendo il Vicereame di Napoli, avevano iniziato a programmare il miglior sistema per scardinare l’egemonia veneziana, pensando ad esempio alla creazione di un sistema di porti franchi nei loro nuovi possedimenti per attirare le imbarcazioni straniere che facevano rotta verso Venezia. Nel 1714 una giunta incaricata di valutare la possibilità di creare un porto franco a Brindisi, con una modica spesa, decise di abbandonare il progetto per non disturbare Venezia, «che dominava l’Adriatico»<sup>95</sup>.

All’inizio del XVIII secolo le magistrature asburgiche non avevano ancora mostrato un particolare interessamento verso una politica attiva di inserimento nei traffici marittimi adriatici. In tal senso invece si erano mossi, già alla fine del secolo precedente e nel corso della guerra di Successione Spagnola, i protagonisti locali di queste reti di traffici che avevano sfidato, eluso e aggirato le politiche mercantilistiche veneziane. Le marinerie commerciali dei porti e degli scali minori dei Regni di Napoli e dei territori imperiali si rafforzavano reciprocamente grazie alle risorse strategiche rese disponibili dalla loro comune appartenenza all’Impero nel difendere le posizioni acquisite<sup>96</sup>. Non sarebbe possibile capire la realtà dei processi che portarono, nello spazio di un secolo, il piccolo insediamento urbano di Trieste a diventare una grande città e uno dei principali porti adriatici, senza tenere conto delle pratiche mercantili, degli attori economici coinvolti e delle forme spaziali di circolazione nello scalo<sup>97</sup>.

Carlo VI era interessato personalmente a molti dei progetti commerciali e imprenditoriali che furono avviati nel primo periodo del suo sviluppo urbano. Le politiche imperiali in realtà, soprattutto in queste prime fasi, sono il risultato del mutevole combinarsi della volontà del sovrano,

---

<sup>94</sup> Ivi, pp. 86-88.

<sup>95</sup> Di Vittorio, *Porti e porto franco*, cit., p. 264.

<sup>96</sup> Daniele Andreozzi, «*La gloria di un dilatato commercio*». *L'intrico delle politiche e lo sviluppo di Trieste nell'Adriatico centro settentrionale (1700-1730)*, in «*Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*», n. 127/1 (2015), pp. 7-8. URL: <http://mefrim.revues.org/2125>. Consultato il 10/01/2017.

<sup>97</sup> Daniele Andreozzi, «*Qual generatione di fiera si pensi introdurre*». *Spazi dei commerci e pratiche dei mercanti a Trieste e nel Litorale austriaco nei primi decenni del Settecento*, in *Acque, terre e spazi dei mercanti*, a cura di Daniele Andreozzi, Loredana Panariti e Claudio Zaccaria, Trieste, Editreg, 2009, p. 114.

degli interessi aristocratici e dei grandi burocrati, delle catene clientelari e affaristiche che attorno a loro si coagulavano e delle forze e degli attori che operavano e concorrevano ai traffici.

Con l'obiettivo di creare una politica economica comune all'impero, nel marzo 1716 venne istituita la Conferentail-Congress, in seguito trasformata in un Consiglio di Commercio, con sede a Vienna, dove si potevano confrontare i rappresentanti dei territori austriaci interessati al commercio<sup>98</sup>. Fin dalle prime sedute iniziarono a circolare voci su una presunta volontà di Carlo VI di istituire un porto franco nell'Adriatico. Con un rescritto imperiale del 6 novembre 1717, inviato a tutte le autorità dell'Austria Interna, venne chiesto di esprimere la propria opinione sui centri marittimi che presentavano le condizioni geografiche più favorevoli per l'istituzione di un emporio privilegiato<sup>99</sup>. In un primo momento fu posta la candidatura di Cervignano, S. Giovanni di Duino, Trieste, Fiume, Buccari, Porto Re e Carlopago. Solamente Trieste e Fiume, tuttavia, possedevano già le attrezzature portuali necessarie, qualche strada praticabile, un entroterra poco paludoso e difese naturali da cui controllare il mare, oltre a una legislazione particolare<sup>100</sup>.

Alle sedute del Consiglio si presentarono, nel corso degli anni, una pleora di avventurieri con le proposte più varie per suggerire gli strumenti di ripresa del commercio nel Regno, come un trattato col Regno di Napoli, un progetto di ripresa della marina militare, nuovi regolamenti commerciali. Se i porti del Litorale seguirono con entusiasmo e attenzione le notizie riguardanti la creazione di un porto franco, investendo anche ingenti somme di denaro per influenzare le decisioni della burocrazia imperiale, le aree interne andavano allontanandosi da questi progetti di sviluppo.

I tirolesi ad esempio, preoccupati da una eccessiva crescita commerciale di Trieste a discapito della via per l'Adige, inviarono messi all'imperatore alleandosi nello stesso tempo con la rivale Venezia, pur di mantenere il proprio ruolo nella regione<sup>101</sup>.

Il 2 giugno 1717 il Consiglio emanò un decreto che sanciva la libertà di navigazione nell'Adriatico. Ancora agli albori del Settecento, teoricamente, a nessuna nave che uscisse dai porti asburgici, anche se diretta verso altri empori austriaci, era lecito attraversare l'Adriatico prima di aver ottenuto il permesso di transito dalle autorità venete di Capodistria e versato il relativo pedaggio<sup>102</sup>. Secondo un consigliere imperiale il cui nome è rimasto ignoto, unico intento di questo nuovo provvedimento fu di: «liberamente esercitare il commercio con i porti di Romagna e di Napoli». L'atto non presupponeva l'esistenza di un complesso di norme o di un progetto già in vigore, ma costituiva piuttosto una delle basi di una regolamentazione giuridica ancora da attuare,

---

<sup>98</sup> Andreozzi, *«La gloria di un dilatato commercio»*, cit., p. 7.

<sup>99</sup> Liana De Antonellis Martini, *Portofranco e comunità etnico-religiose nella Trieste settecentesca*, Milano, Giuffrè Editore, 1968, p. 31.

<sup>100</sup> In quanto soggette direttamente al potere imperiale, rette da statuti ad hoc.

<sup>101</sup> Andreozzi, *«La gloria di un dilatato commercio»*, cit., p. 12.

<sup>102</sup> De Antonellis Martini, *Portofranco e comunità etnico-religiose nella Trieste settecentesca*, cit., p. 25.

una dichiarazione di principio. Si trattava inoltre di un esplicito accordo, o di un invito, per spingere a una collaborazione più stretta i porti imperiali affacciati sull'Adriatico, fonte di continue nuove tensioni nei rapporti con Venezia<sup>103</sup>. Nel 1718 fu firmato un trattato con la Sublime Porta per la reciproca libertà di commercio con il quale i sudditi ottomani ottennero un trattamento daziario privilegiato. L'Austria si impose come interlocutore e quasi "padrona" di quello che fino a poco tempo prima era semplicemente il "golfo di Venezia". In questo nuovo equilibrio politico Fiume e Trieste divennero ufficialmente porti franchi il 18 marzo 1719. Entrambe le città vennero definite «temporaneamente porti franchi», ad indicare che la durata del provvedimento sarebbe stata decisa in base al successo dell'impresa.

Il 27 maggio dello stesso anno venne fondata l'Imperiale Privilegiata Compagnia Orientale per sviluppare i traffici e governare la crescita economica triestina, con una serie di privilegi e monopoli in aperta contraddizione rispetto alle norme contenute nel porto franco<sup>104</sup>. I due modelli che avevano reso ricche e potenti le altre potenze europee furono gli strumenti su cui modellare lo sviluppo del Litorale. Con una dinamica che ricordava i tentativi di istituire compagnie commerciali marsigliesi, l'azione della Compagnia Orientale si rivelò fallimentare, nonostante il diritto di privativa e di esclusività di cui beneficiava<sup>105</sup>. Il modello del porto franco, perdendo il suo carattere esclusivo di strumento emanato da uno Stato centralizzato, si inserì a pieno titolo nella realtà adriatica: «la Trieste mercantile si trovava nel pieno fallimento dei suoi sogni [...] Ai piani impratici e inani di Carlo VI si sostituiva la creazione di uno stato di cose che avrebbe permesso di fondare dei commerci e lo sviluppo di scambi sulle vie confluenti naturalmente a Trieste»<sup>106</sup>.

L'esempio nella formulazione delle norme sul piano teorico restava invece Livorno, mentre la franchigia nell'applicazione reale sembrava piuttosto ispirarsi al modello genovese. Il porto franco, fino al nuovo editto del 1766, fu limitato alla zona portuale e non all'intero tessuto urbano. Tutte le merci entrate o uscite per mare erano soggette al solo pagamento di una tassa dello 0,5% del Consolato. Il sistema daziario dell'Impero era molto complesso e le merci erano costrette a passare diverse dogane per essere instradate attraverso le varie province, ricevendo bollette che ne autorizzavano la circolazione<sup>107</sup>. Era invece estesa alla città la politica di accoglienza verso gli stranieri, senza distinzioni di nazionalità o religione e con l'abolizione dell'albinaggio<sup>108</sup>. Quanti

---

<sup>103</sup> Andreozzi, «*La gloria di un dilatato commercio*», cit., p. 9.

<sup>104</sup> Antonio Di Vittorio, *Gli austriaci e il Regno di Napoli 1707-1734*, vol.2, Napoli, Giannini, 1973, pp. 35-36.

<sup>105</sup> Cfr. Andreozzi, «*Qual generatione di fiera si pensi introdurre*», cit., p. 119-129.

<sup>106</sup> Attilio Tamaro, *Storia di Trieste*, Roma, Atesa, 1924, p. 164.

<sup>107</sup> Daniele Andreozzi, *La segretezza degli affari suoi. Commerce, regole e reati a Trieste nella seconda metà del Settecento*, in «*Quaderni Storici*», n. 143/2 (2013), p. 473.

<sup>108</sup> Cfr. Carlo Gatti, «*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, Claudio Zaccaria, Trieste, Editreg, 2009, pp. 69-84; Carlo Gatti, *Tra demografia e storia sociale: gli ebrei di Trieste nel Settecento*, Trieste, EUT, 2008.

decidevano di stabilire la propria residenza a Trieste o Fiume avrebbero ottenuto facilitazioni per l'acquisto di terreni e un salvacondotto per debiti o delitti. Molti di questi aspetti vennero chiariti meglio in una Istruzione del 19 novembre 1725, secondo Antonellis direttamente ispirata alle Livornine del 1593<sup>109</sup>. Le merci consumate in zona franca o spedite nell'interno rimasero soggette a tassazione, sebbene fosse ridotto l'importo dei dazi. Trieste e Fiume assunsero i connotati di una Livorno molto limitata, senza l'apertura di nuovi cantieri che ingrandissero l'area portuale o le infrastrutture esistenti. Inoltre il beneficio del porto franco era limitato alla vendita di merci che superassero il valore di 100 talleri, in modo da escludere i proprietari di piccoli capitali e tenere sotto controllo il contrabbando che caratterizzava queste istituzioni<sup>110</sup>. Vennero inoltre creati due nuovi tribunali per le cause nel porto franco, in deroga al tribunale mercantile ordinario: un tribunale di contrabbando, presieduto dall'Esattore del porto franco, e un nuovo tribunale mercantile per tutte le cause legate al commercio.

Se in un primo momento il funzionamento del porto franco doveva lavorare in sinergia, o quantomeno in parallelo, con la Compagnia Orientale, al fallimento di quest'ultima da Vienna si tornò a pensare ai modi per aumentare il commercio cittadino in quanto tale. La Compagnia lasciò ufficialmente Trieste verso la fine degli anni '20 senza aver mai avviato quei commerci con il Levante che erano stati la ragione della sua fondazione<sup>111</sup>. Dal 1728, su iniziativa del faccendiere ferrarese Fortunato Cervelli<sup>112</sup>, si tentò di affiancare al porto una fiera franca di 10 giorni dedicata a San Lorenzo, con ulteriori concessioni e benefici per i mercanti che fossero giunti in tale periodo (ad esempio venne temporaneamente concesso, anche nel porto franco, il commercio al minuto)<sup>113</sup>. La comunità cittadina invece vide nella fiera l'occasione per aumentare le proprie capacità di imposizione fiscale<sup>114</sup>.

La politica di immigrazione straniera nel porto franco 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<sup>115</sup>. Nel trentennio successivo alla promulgazione del porto franco si sedimentò in città un gruppo di mercanti e

---

<sup>109</sup> De Antonellis Martini, *Portofranco e comunità etnico-religiose*, cit., p. 35.

<sup>110</sup> Daniele Andreozzi, *Respectabilité et confiance au travers de la norme et de la fraude. Le cas de Trieste au XVIII<sup>e</sup> siècle*, in *Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au XVIII<sup>e</sup> siècle: institutions, appartenances, pratiques*, a cura di Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour, Biagio Salvemini, Aix-en-Provence, UMR Telemme, 2014, p. 81-98.

<sup>111</sup> Andreozzi, *La segretezza degli affari suoi*, cit., p. 468.

<sup>112</sup> Cfr. Alberto Caracciolo, *Fortunato Cervelli: ferrarese "neofita" e la politica commerciale dell'impero*, Milano, Giuffrè Editore, 1962.

<sup>113</sup> De Antonellis Martini, *Portofranco e comunità etnico-religiose*, cit., p. 57.

<sup>114</sup> Andreozzi, «*Qual generazione di fiera si pensi introdurre*», cit., p. 139.

<sup>115</sup> Carlo Gatti, *Tra demografia e storia sociale: gli ebrei di Trieste nel Settecento*, Trieste, EUT, 2008, p. 70.

imprenditori di varie provenienze e religioni: greci, ebrei, olandesi, tedeschi, strettamente legati ai circuiti di traffico e alle reti di relazioni che innervavano il mare. Grazie alla presenza di questi operatori commerciali, portatori di logiche, razionalità e obiettivi propri, Trieste conobbe una graduale crescita. Tale cetto cosmopolita era unito da comuni interessi e dalla condivisione di un patrimonio di ideali e comportamenti, cementato dalla necessità, dati i limiti di capitalizzazione della piazza, di mobilitare tutte le risorse disponibili. Uscito vincente dal confronto con il patriziato originario, ancora legato in parte a logiche di tipo fondiario, questo gruppo eterogeneo riuscì a imporsi come corpo mercantile, qualificandosi quale referente delle magistrature periferiche nel governo della città. Inoltre contribuirono al sostegno della crescita triestina, in un momento di perdita di interesse delle politiche imperiali tra gli anni trenta e quaranta<sup>116</sup>.

La creazione di una Borsa, l'abbattimento delle mura e l'unificazione della giurisdizione furono altrettanti provvedimenti che sancirono la decisione, da parte di Maria Teresa e dei suoi successori, di riconoscere la nuova classe mercantile<sup>117</sup>. In particolare, con la creazione della borsa, si ebbe uno spazio riservato ai mercanti i quali, riuniti, potevano discutere «à pluralità di voti, gli affari riguardanti il corpo mercantile, la navigazione, la borsa, l'amministrazione di quella, l'esecuzione degli ordini superiori, le rimostranze da rimettersi al governo»<sup>118</sup>.

Il confronto tra i vari interessi in gioco nel porto franco, tra burocrazia asburgica e corpo dei mercanti, stranieri e autorità cittadine, rese Trieste uno scalo difficile da tenere sotto controllo, come risultava anche dalle frequenti proposte per normalizzare i traffici o i tentativi di compilare delle tabelle regolari per le navi in entrata o uscita. Il 17 marzo 1761 per stimolare un commercio che ancora non aveva raggiunto i livelli sperati e guidare lo sviluppo cittadino, venne deciso di affiancare un'altra compagnia al porto franco triestino, la Compagnia privilegiata di Temisoara: progettata per lo smercio dei grani prodotti nei territori imperiali attraverso il mare, in particolare da Ungheria e Banato, questa volta l'iniziativa incontrò il favore dei mercanti triestini, che lodarono il commercio dei cereali considerandolo una delle attività più utili per la crescita di un porto franco poiché capace di far aumentare il commercio attivo, far entrare moneta e limitarne la fuoriuscita<sup>119</sup>. Dopo una lenta partenza, a partire dagli anni '60 del XVIII secolo, Trieste riuscì infine a superare Ancona e Venezia<sup>120</sup>, passando dai 3.800 abitanti del 1730 ai 6.400 del 1758 e ai 30.000 del 1800<sup>121</sup>. Ancora nel corso degli anni '70 del XVIII secolo il co-reggente e futuro imperatore Giuseppe II, visitando la città, rimase negativamente impressionato. Riferì alla madre Maria Teresa,

---

<sup>116</sup> Andreozzi, *La segretezza degli affari suoi*, cit., p. 468.

<sup>117</sup> De Antonellis Martini, *Porto franco e comunità etnico-religiose nella Trieste settecentesca*, cit., p. 63.

<sup>118</sup> Ivi, p. 67.

<sup>119</sup> Andreozzi, *La segretezza degli affari suoi*, cit., p. 481.

<sup>120</sup> Dermigny, *Escales, échelles et ports francs*, cit., p. 581.

<sup>121</sup> Cfr. Pietro Montanelli, *Il movimento storico della popolazione di Trieste*, Trieste, Giovanni Balestra, 1905.

oltre alla propria delusione, il dubbio riguardo la necessità di continuare ad investire in una impresa che non stava dando i frutti sperati<sup>122</sup>. Nel 1775 vennero aboliti i confini doganali interni alle terre imperiali, confermando il ruolo di Trieste come redistributore internazionale inserito nel territorio, sebbene non cessò mai il corpo a corpo con le autorità municipali contrarie a un maggior controllo centrale.

### 2.8 La franchigia sull'asse Ancona-Trieste

Sfruttare le capacità di mediazione per ottenere risorse strategiche da distribuire agli attori dei traffici e tentare di raccordare le città e le aree dell'interno, i porti, le marinerie e gli imprenditori interessati furono le ragioni che portarono alla promulgazione del porto franco anconitano.

Lo scalo adriatico godeva già di una certa fama sotto il dominio dei papi nel XVI secolo, con famiglie di greci ed ebrei che davano vitalità ai traffici e alla affollata fiera franca. Eppure il porto era soggetto ad una stagnazione in parte dovuta allo spostamento di alcune rotte commerciali importanti e al ruolo secondario della via verso Roma. I papi avevano tentato senza successo, come poi fecero gli austriaci, di rilanciare la rotta adriatica con trattati di libera navigazione, ma la concorrenza veneta e la presenza della marinerie nordiche indebolì le realtà locali. Ci si ritrovò tagliati fuori dalle vie dei traffici che discendevano da Marsiglia per Genova o Livorno, poi verso Civitavecchia, Napoli, Mesina o viceversa, passando dalla Lombardia per il Tirolo e Venezia se diretti verso l'Europa Orientale<sup>123</sup>.

Solo una dozzina d'anni dopo rispetto alle vicende triestine, ad Ancona si fece ricorso alla franchigia nella speranza di far rifiorire i commerci. Il papa aveva già tentato un porto franco nei suoi territori a Civitavecchia nel 1630. Si trattava tuttavia di una "franchigia sulla carta"<sup>124</sup>, applicata in modo molto limitato e quasi simbolico, come se la semplice affermazione dei principi del porto franco fosse sufficiente a creare la rinascita dei traffici e il cosmopolitismo che caratterizzavano i vicini porti concorrenti. Il principale fine della franchigia di Civitavecchia fu semplicemente l'approvvigionamento di grano per rifornire Roma, un ruolo simile a quello del primo porto franco istituito a Genova<sup>125</sup>.

Le iniziative e le riforme che investirono il sistema doganale e portuale nello Stato Pontificio si avvicinarono solo nelle intenzioni alla espansività della Trieste imperiale e all'ammirata operatività di Livorno e del granducato. L'ambiente mercantile anconetano cercò

<sup>122</sup> Aleksej Kalc, *Aspetti del popolamento e della politica dell'immigrazione nel porto franco di Trieste (secolo XVIII)*, Udine, Forum, 2003, p. 47; Carlo Curiel, *Trieste settecentesca*, Palermo, Sandron, 1922, pp. 169-179.

<sup>123</sup> Alberto Caracciolo, *Il porto franco di Ancona. Crescita e crisi di un ambiente mercantile*, Senigallia, Sapere Nuovo, 2002 [1. ed., 1965], p. 44.

<sup>124</sup> Alberto Caracciolo, *Le port franc d'Ancône: Croissance et impasse d'un milieu marchand au XVIII siècle*, Parigi, SEVPEN, 1965, p. 71.

<sup>125</sup> Carlo Calisse, *Storia di Civitavecchia*, Firenze, Gaspero Barbera, 1898, pp. 459-460.

tuttavia di inserirsi nella partita in atto sfruttando il proliferare di queste regolamentazioni. Davanti alle richieste pressanti avanzate da Ancona e Civitavecchia, Innocenzo XII nel 1696 concesse il rinnovo della franchigia per la seconda, l'esonero per le sole merci non sbarcate dalle navi in transito per la prima<sup>126</sup>.

Se la situazione di Trieste era paragonabile sotto certi aspetti alla Livorno medicea, Ancona si trovava invece in condizioni simili a Marsiglia, Genova o Messina. In città era già presente una affermata componente mercantile. Anzi, già dal 1720 il consiglio comunale di Ancona iniziò a reclamare a sua volta la franchigia, invocata come unico rimedio per la decadenza economica cittadina, strumento in grado di collegare la città all'Europa asburgica e al Levante<sup>127</sup>. Alla morte di un papa era consuetudine che le municipalità rivolgersero al nuovo eletto una ambasceria di ossequio. Nel saluto a Innocenzo XIII la delegazione riferì come «di tutto ciò che si potesse chiedere per dar sollievo a detta città [...] che in essa già fioriva, con la rinnovazione della bolla di S.M. di Clemente VIII o con la concessione del porto franco nel modo appunto che dalla S.M. di Innocenzo XII fu concesso a Civitavecchia»<sup>128</sup>.

Dal 1722 iniziarono i colloqui con il tesoriere pontificio, grazie in particolare al lavoro di mediazione del mercante e medico ebreo Mosé Fermi, autore di un progetto intitolato *Ridurre Ancona a un porto franco, a similitudine di quello di Livorno*. Fu lo stesso ceto mercantile cittadino, con Fermi in qualità di esperto della materia, d'accordo con i deputati e gli anziani di Ancona, a lavorare presso la corte papale per la concessione della franchigia. L'ideale rimaneva Livorno ma si lodò anche il porto franco di Civitavecchia, i cui scarsi effetti sarebbero stati causati dalla troppa vicinanza ad altri porti concorrenti e lontananza da Roma, mentre invece Ancona non avrebbe presentato questi svantaggi<sup>129</sup>.

Questi furono gli anni di massima fioritura dei porti franchi. Mentre la questione della loro effettiva utilità iniziava ad essere messa seriamente in discussione, i bandi per i rinnovi e le nuove istituzioni non conoscevano soste. Nello stesso memoriale per Ancona il declino della città veniva messo a confronto con il progresso di altri porti nei quali, dopo essere stati resi franchi:

hanno presto ricorso tutte le nazioni, ed ivi si acquistano con le loro merci, come si è veduto e si vede al giorno d'oggi nelli porti di Genova, Livorno e Marsiglia[sic] ed altri porti del Mediterraneo, ed in Trieste e Porto Re nel'Adriatico, ove risiedono case opulentissime francesi, inglesi ed olandesi.

---

<sup>126</sup> Alberto Caracciolo, *Il dibattito sui porti franchi nel Settecento: genesi della franchigia di Ancona*, in «Rivista storica italiana», n. 75/3 (1963), p. 540.

<sup>127</sup> Caracciolo, *Le port franc d'Ancône*, cit., pp. 53-66.

<sup>128</sup> Caracciolo, *Il dibattito sui porti franchi nel Settecento*, cit., p. 542.

<sup>129</sup> Ivi, p. 543.

La decisione venne rimandata per la necessità dello Stato ecclesiastico di “fare cassa” in modo rapido e sicuro, per cui si preferì conservare il vecchio sistema doganale, pur con i suoi limiti, che avventurarsi in una nuova impresa i cui guadagni non erano certi con sicurezza. Il consiglio comunale cercò allora di appropriarsi della gestione delle proprie dogane, cedute annualmente tramite appalti pubblici, così da poter contrattare per un sistema di franchigia. Malgrado i propositi dell’Università dei mercanti anconitana si preferì ricorrere ancora a privati e non allontanarsi dai criteri tradizionali, nel timore di ritorsioni commerciali da parte di Venezia, considerata in grado di «distruggere questo porto».

Dopo l’ennesimo fallimento delle proposte di franchigia sembrava che si rinunciassero al progetto. Il discorso invece riprese sempre più chiaramente per l’iniziativa del governo di Roma, anziché degli anconetani, nell’inverno del 1730-31. Non furono infatti le sollecitazioni della classe mercantile, per quanto insistenti, a determinare una riforma di tale portata, quanto piuttosto un interesse politico ed economico maturato presso le autorità centrali in base all’evoluzione dello scenario internazionale. Se i progetti precedenti si erano fermati soprattutto per il timore di eventuali ritorsioni veneziane, il progressivo affermarsi di Trieste come porto franco e l’interesse imperiale sui commerci adriatici portò, già dal 1729, alla ricerca di intese per rompere il predominio veneto<sup>130</sup>.

Mentre ad Ancona si guardava con sospetto all’alleanza con Trieste, per l’eventuale concorrenza che avrebbe potuto generare, la venuta a Roma di Fortunato Cervelli, plenipotenziario di Carlo VI, pose le basi per una forte collaborazione commerciale. L’idea di una emulazione di Trieste ai danni di Venezia e di un’intesa sui commerci reciproci portò a rivedere la politica economica pontificia riguardo lo scalo marchigiano, per valorizzare Ancona come punto d’incontro dei traffici tra Valle Padana, Europa Centrale e Levante. Con il nuovo papa Clemente XII iniziarono ad essere presi provvedimenti per riequilibrare la bilancia dello Stato attraverso una sintesi tra protezionismo industriale e incentivi portuali e marittimi, su modello della Francia di Marsiglia e probabilmente, come suppose Alberto Caracciolo, avendo ben presente il successo della Livorno granducale, Stato da cui proveniva il nuovo papa<sup>131</sup>.

I lavori della congregazione del commercio proseguirono alacramente, con la collaborazione dei mercanti anconitani e nonostante l’opposizione di una parte della curia, contraria per i minori introiti tributari e per l’impreparazione della piazza, dove mancavano i capitali necessari a dar vita a un florido commercio. La risposta da Ancona non si fece attendere: sebbene in città non vi fossero capitali rilevanti, una volta ottenuto il porto franco i mercanti del luogo sarebbero potuti entrare in

---

<sup>130</sup> Ivi, p. 547-548.

<sup>131</sup> Ivi, p. 549.



corrispondenza con quelli stranieri per ottenere prestiti e lettere di cambio, mentre le case di commercio delle nazioni vicine, come già accaduto per Livorno, Genova, Messina e Napoli, sarebbero state invogliate a stabilirsi nella piazza per poi trasferire nei loro Stati le merci esenti da gabelle<sup>132</sup>. Nelle discussioni per la formulazione definitiva del testo dell’editto risultò importante un punto in particolare, il lavoro per l’elaborazione di quello che poi fu il rapporto fra porto franco e misure proibizionistiche, come incentivo alle produzioni ed esportazioni locali. Venne deciso nelle sedute della Congregazione del Commercio di depennare l’articolo riguardante i limiti all’ingresso di merci straniere per farlo comparire in un editto successivo che regolasse in generale il traffico di Ancona. Alle radici di questa decisione può essere vi fu probabilmente la volontà di dare alla città un indirizzo economico uniforme rendendo l’editto di porto franco più attraente per i mercanti forestieri. Ma una decisione del genere conteneva anche altre implicazioni.

Prima di tutto mette in risalto l’importanza di una buona pubblicità. L’editto del porto franco, ad Ancona ma anche, come abbiamo visto, a Genova, Livorno, Marsiglia, Nizza, ecc., fu la “vetrina” del porto. Era lo strumento con cui i governanti vollero attirare i mercanti nella propria città: per questa ragione, se alle norme di libertà dei traffici e alle franchigie si fosse scelto di affiancare misure protezionistiche, sarebbe stato più conveniente farlo in sordina, magari senza specificare troppo di cosa si trattasse e lasciando il discorso alle norme successive.

Questo comportamento probabilmente influi, allo stesso tempo, sugli studi e le prime ricostruzioni delle storie dei porti franchi, nelle quali gli storici si concentrarono molto sui testi e le norme contenute negli editti che però potevano essere tranquillamente disattese o contraddette in seguito.

Il porto franco di Ancona venne quindi ufficialmente istituito nel 1732 a seguito di un dibattito decennale. Il testo dell’editto riprendeva in molti passaggi le franchigie del 1630 e del 1692 concesse a Civitavecchia. Anche in questo caso vennero 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 riesportandole gratuitamente, comprese quelle proibite nei territori pontifici. A differenza di Civitavecchia tuttavia, ad Ancona era presente un ceto di mercanti pronti ad approfittare delle nuove misure favorevoli come la libera circolazione adriatica garantita dall’imperatore e la franchigia papale, di modo da instaurare un commercio di transito e scambi tra il Levante il nord Europa, da Istanbul ad Anversa<sup>133</sup>. Ulteriore beneficio per gli stranieri, probabile richiamo al precedente livornese, fu l’esonero per dieci anni da una tassa che colpiva i ricchi, a

---

<sup>132</sup> Ivi, p. 550.

<sup>133</sup> Dermigny, *Escales, échelles et ports francs*, cit., p. 578.

beneficio di tutti i mercanti facoltosi che si fossero trasferiti in città con la propria famiglia<sup>134</sup>. La capitale marchigiana diventò un ulteriore scalo britannico, come Livorno, col quale si contese l'area d'influenza. Inoltre 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<sup>135</sup>.

Alle misure di carattere legislativo ed economico si aggiunsero una serie di lavori pubblici essenziali per assecondare i testi delle norme, elemento che mancò nel caso di Civitavecchia. Oltre alla costruzione di un nuovo lazzeretto per far fronte al maggior numero di arrivi, venne rimessa in sesto la via Flaminia che portava verso l'interno e ci si occupò del mantenimento e dello scavo del bacino portuale, per rimediare a un trentennio che aveva invece visto un certo abbandono con conseguente insabbiamento di una parte del fondale<sup>136</sup>. 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<sup>137</sup>. Grazie alla presenza fisica di una piccola comunità ebraica in città – Mosé Fermi, ebreo anconitano, fu tra i primi a proporre il porto franco ad Ancona<sup>138</sup> - e alla dichiarazione imperiale della libertà di traffico nell'Adriatico, Ancona riuscì a sfruttare la franchigia per attirare i commerci internazionali. Come a Livorno, i mercanti stranieri arrivarono per trasferirsi in città mentre la popolazione continuò 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<sup>139</sup>. La proclamazione del porto franco anconitano fu, dal punto di vista veneto, un elemento di una più ampia congiura tra Roma e Vienna per indebolire il commercio veneziano, ciò che Ruggiero Romano definì come un "blocco anti-veneto"<sup>140</sup>. Il provvedimento, se fu deciso a Roma nel quadro di una politica commerciale che si basava anche sull'alleanza imperiale, fu preso tuttavia come una iniziativa autonoma, per emulazione dei progetti austriaci sul litorale opposto.

Venezia si ritrovò effettivamente in una tenaglia tra Ancona, in rapida ripresa, e Trieste. Inutilmente si tentò di rispondere, nel 1736, con una nuova tariffa che abbassò sensibilmente i dazi di entrata e uscita. Nonostante dall'osservatorio genovese, San Giorgio in particolare, si

---

<sup>134</sup> Caracciolo, *Le port franc d'Ancône*, cit., pp. 91-92.

<sup>135</sup> Giuliano Saracini, Carlo Enrico Sanmartino e Giovanni Francesco Venturini, *Notizie storiche della città d'Ancona*, Roma, Nicolò Angelo Tinassi, 1675, p. 362.

<sup>136</sup> Caracciolo, *Le port franc d'Ancône*, cit., pp. 25-26.

<sup>137</sup> Marco Moroni, *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, Claudio Zaccaria, Trieste, Editreg, 2009, p. 95.

<sup>138</sup> Caracciolo, *Le port franc d'Ancône*, cit., p. 28,54.

<sup>139</sup> Giacomo Diedo, *Storia della repubblica di Venezia*, vol.IV, Venezia, Andrea Poletti, 1751, p. 342.

<sup>140</sup> Ruggiero Romano, *Le commerce du Royaume de Naples avec la France et les pays de l'Adriatique au XVIIIe siècle*, Parigi, S.E.V.P.E.N., 1951, p. 67.

moltiplicassero i controlli e i timori di una rinnovata concorrenza da parte della storica rivale, ci si rese ben presto conto della loro infondatezza<sup>141</sup>.

La crescita di Trieste fu inizialmente lenta e graduale. Nel corso del primo ventennio della franchigia, a partire dai Regni di Maria Teresa e di Giuseppe II, una serie di nuove riforme ne garantirono l'improvviso successo. La costruzione di un terzo molo e di un nuovo lazzeretto, l'estensione del porto franco a tutto il territorio urbano e lo scavo di un canale che consentì alle imbarcazioni di accostare davanti i magazzini stimolò la crescita urbana. L'afflusso di stranieri di diverse provenienze e confessioni permise non solo di sviluppare una marina austriaca ma, con le reti di contatti e di relazioni che questi stranieri portarono con sé, di inserire lo scalo tergestino nei commerci internazionali affermandosi come «gran magazzino della Germania»<sup>142</sup>.

---

<sup>141</sup> ASG, *Antica Finanza, portofranco*, n. 1217, 1750. Per l'importanza di questa sorveglianza, cfr. Giovanni Assereto, *Lo sguardo di Genova su Venezia. Odio, ammirazione, imitazione*, in *La diversa visuale. Il fenomeno Venezia osservato dagli altri*, a cura di Uwe Israel, Roma-Venezia, Centro tedesco di studi veneziani, 2008, pp. 89-114.

<sup>142</sup> Attilio Tamaro, *Storia di Trieste*, Roma, Alberto Stock, 1924, p. 193.

## PORTI FRANCHI EUROPEI TRA AFRICA, MARE DEL NORD E CARAIBI

### 3.1 Tentativi di franchigie inglesi

A partire dagli anni '50 del XVII secolo, con una tempistica simile alla Francia rivale, in Inghilterra si iniziò a parlare di porto franco<sup>1</sup>. Se fino a quel momento il fenomeno sembrava circoscritto all'area italiana e, nello specifico, tirrenica, da questi anni la sua diffusione avrebbe conosciuto una distribuzione globale.

Al di là del successo di piazze come Livorno e Genova, un altro effetto fu la circolazione di testi a stampa inneggianti alla nuova misura economica. Tra gli anni cinquanta e la fine del secolo almeno quarantatre opere riguardo la questione vennero stampate e diffuse nel territorio inglese<sup>2</sup>. Inoltre la presenza di mercanti inglesi nelle principali piazze di commercio europee e i rapporti costanti intrattenuti con la madrepatria contribuirono sicuramente ad una efficiente circolazione dell'informazione e alla curiosità verso tale nascente istituzione economica.

Non vennero mai adottati porti franchi sulle coste dell'Inghilterra, sebbene fossero spesso proposti come misura per rispondere al successo olandese. Politiche diverse furono condotte invece in area mediterranea. Il 1661 marcò il primo tentativo inglese di ricorrere a questo sistema. Con il ritorno di Carlo II sul trono, a Londra si erano condotte negoziazioni sul matrimonio del sovrano con l'infanta portoghese, Caterina di Braganza. L'offerta portoghese contemplava una ricca dote composta, oltre che da una ingente somma in denaro, dalla cessione alla corona britannica di Bombay e Tangeri, insieme a vari vantaggi commerciali in Africa, Brasile ed Estremo Oriente<sup>3</sup>. Per i portoghesi la cessione di due piccoli insediamenti circondati da territori nemici erano un piccolo prezzo da pagare in cambio della alleanza inglese. In un primo momento nel Parlamento si discusse sulla possibilità di fare di Bombay un porto franco, per stimolarne la crescita in opposizione a Surat, da dove si sarebbero dovuti attirare i mercanti indiani e armeni, come riferiva il governatore Augier negli anni settanta del secolo:

<sup>1</sup> Cfr. Jeremy Bentham, *An account of french usurpation upon the trade of England*, Londra, 1679; Francis Brewster, *Essays on trade and navigation*, Londra, Tho. Cockerill, 1695.

<sup>2</sup> Tazzara, *The masterpiece of the Medici*, cit., p. 402.

<sup>3</sup> Julian S. Corbett, *England in the Mediterranean: A Study of the Rise and Influence of British Power within the Straits 1603-1713*, vol. II, Londra, Longmans Green, 1917, p. 301.

Would Your Worships please, but for a few years, to make Bombay a free port [...] no doubt you would find it the readiest and best way for its establishment, as Leghorn, Genoa, etc. may at this day give evidence<sup>4</sup>.

Mentre si discuteva su questa possibilità di attrarre i mercanti indiani, citando i successi dei porti di Genova e Livorno, lo stesso proposito venne discusso riguardo Tangeri.

L'occupazione di Tangeri nel ventennio tra il 1661 e il 1684 costituì un periodo di intensi e ambiziosi progetti inglesi di espansione nel Mediterraneo, falliti a seguito della opposizione parlamentare e delle resistenze da parte dei leader marocchini locali. È stato calcolato che in questo periodo Carlo II e i suoi ministri investirono per lo sviluppo di Tangeri più che in qualunque altra colonia, cercando di dar vita a un porto sicuro e in grado di collegare mercati internazionali<sup>5</sup>.

Per assicurare il rifornimento e il rapido popolamento di questo nuovo possedimento decentrato e situato in un territorio ostile senza ricorrere alle marinerie straniere, il sovrano dichiarò il porto franco con un apposito proclama<sup>6</sup>. Il porto sarebbe dovuto diventare uno scalo intermedio per le rotte internazionali inglesi. Le aspettative per il futuro della città si basavano sulla sua trasformazione in «a free port, and the Scale of the english trade»<sup>7</sup>.

Con questo editto ci si allontanò da una politica che aveva visto il Regno fare affidamento sulle compagnie mercantili nella sua espansione oltremare, in quanto la città sarebbe stata una colonia direttamente sottomessa all'autorità regia in un punto fondamentale di giunzione tra Atlantico e Mediterraneo. Vennero 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 stabilì 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 le navi provenienti dalle piantagioni inglesi e tutte quelle che fossero arrivate da oltre il capo di Buona Speranza. A Tangeri venne inoltre concessa una corte mercantile su modello dei tribunali francesi e italiani, che operasse in accordo col diritto mercantile.

Appropriandosi di un modello nato nel Mediterraneo, i sovrani di Inghilterra e Francia adattarono questo strumento alle proprie esigenze nella competizione commerciale internazionale cercando di attrarre mercanti stranieri e imbarcazioni senza rinunciare a fare il “commercio attivo”. Allo stesso modo il far parte di un sistema più ampio rispetto agli Stati italiani, con un esteso

---

<sup>4</sup> Charles Fawcett e William Foster, *The English factories in India, 1618-1669: a calendar of documents in the India Office, British Museum and Public Record Office*, vol. 13, 1668-1669, Oxford, Clarendon Press, 1936, p. 211.

<sup>5</sup> Tristan Stein, *Tangier in the restoration empire*, in «The Historical Journal», n. 54/4 (2011), p. 989.

<sup>6</sup> 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>

<sup>7</sup> Stein, *Tangier in the restoration empire*, cit., p. 992.

mercato interno e possedimenti sparsi per l'Europa e il mondo, determinò gli adattamenti e le peculiarità degli editti di queste monarchie rispetto ai modelli di Livorno e Genova, sempre richiamati. Nella seconda metà del XVII secolo la trattatistica economica giunse così alla conclusione che: «It is not the Continent of Italiae makes Ligorne flourish, by taking off the Commodities that are brought there, ten parts for one being transported unto other places»<sup>8</sup>.

Gli editti dei porti franchi di Dunkerque e Tangeri, promulgati quasi in contemporanea, marcarono lo sganciamento della concezione del porto franco dalla politica dei piccoli Stati italiani per diventare a tutti gli effetti strumenti di governo delle maggiori potenze europee e non solo. Per la prosperità della colonia e l'accoglienza delle navi straniere venne ordinata, all'indomani dell'editto, la costruzione di un grande molo e il rafforzamento delle strutture difensive urbane. Il dibattito inglese sui porti franchi si pose perciò, in una prima fase, come uno scontro tra il sovrano e parte del ceto mercantile da una parte, e i mercanti interessati alle compagnie commerciali e al regime di monopolio esercitato dalla madrepatria, ad esempio nelle piantagioni coloniali, che temevano in questa istituzione il proliferare del contrabbando e una concorrenza dannosa per i propri interessi. Si trattò di una divisione che rifletteva i due diversi approcci inglesi alla organizzazione del commercio nel Mediterraneo rispetto alle zone esclusivamente dedite al commercio coloniale nell'oceano Atlantico.

La colonia di Tangeri si rivelò una delusione come centro commerciale. Porto isolato dai circuiti del commercio atlantico inglese ed esposto al maltempo e agli attacchi dall'entroterra, non si riuscì mai a costituire una comunità di mercanti autonoma. La popolazione locale rimase limitata in gran parte alla ingente guarnigione necessaria alla difesa della città, spesso presa di mira dai capi locali per guadagnare prestigio e unificare i gruppi tribali. Infine, ulteriore motivo alla base della soluzione poi adottata per lo scalo fu la direzione del progetto. In una Inghilterra dov'era ancora presente lo scontro tra sovrano e parlamento, una colonia direttamente sotto l'autorità del sovrano e in prevalenza popolata da cattolici, costituiva un elemento destabilizzante per gli equilibri politici della madrepatria.

Quando nel 1680 il parlamento si dimostrò riluttante nel concedere fondi per il mantenimento della città e di un progetto che non aveva dato i frutti sperati, Carlo II, considerando anche la difficoltà di arrivare ad una pace con le forze marocchine, iniziò a considerare l'idea di abbandonare tutto. L'evacuazione fu organizzata e messa in atto nel 1683, dopo aver demolito il molo e le fortificazioni, rinunciando così al progetto di un porto franco inglese nel Mediterraneo<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Ivi, p. 1001.

<sup>9</sup> Enid M. G. Routh, *Tangier: England's Lost Atlantic Outpost 1661-1684*, Londra, John Murray, 1912.

Sul versante opposto invece venne creato un porto franco nel 1706, a Gibilterra<sup>10</sup>. Occupata dalle truppe anglo-olandesi nel corso della guerra di Successione Spagnola questo piccolo scalo, fonte di controversie con la corte iberica riguardo la sua sovranità, servì come deposito per il traffico di Barbaria, nello stesso modo con cui ci si serviva di Livorno e Ancona per il traffico di Levante<sup>11</sup>. Un secolo dopo Gibilterra, anche La Valletta fu provvista di una franchigia per fare di Malta, oltre che una base militare, uno scalo che avrebbe potuto soppiantare Livorno<sup>12</sup>.

### 3.2 I porti franchi atlantici e nei mari del nord

Tra il versante atlantico e il mare del Nord l'istituzione del porto franco si diffuse lentamente, fatta eccezione per il caso di Dunkerque. Anche qui venne concepito come una formula per rimediare a ogni tipo di crisi e ritardo, che si trattasse di ridare vita a uno scalo in declino o di concorrere all'affermazione di uno nuovo.

In Olanda le relazioni tese tra i principali Stati territoriali europei e le rivalità commerciali con la Gran Bretagna, insieme a una crescente competitività commerciale da parte di Danimarca e Svezia, portarono a un ripensamento delle prospettive future per la Repubblica. In precedenza si era praticata, con un certo successo nel XVII secolo, una politica di tariffe ridotte che potesse procurare gli stessi vantaggi di una franchigia, alla quale il ceto dei reggenti era contrario per i possibili rischi negli equilibri finanziari municipali. Nel contesto del declino olandese della seconda metà del XVIII secolo è interessante la proposta di istituire un porto franco che comprendesse tutta l'Olanda; questa rivendicazione economica, legata alla congiuntura politica del momento, alla lotta contro l'oligarchia tornata al potere con la reintroduzione dello statholderato nel 1747, venne infine abbandonata dopo tre anni di discussioni. Nel 1751 lo Statholder Guglielmo IV aveva presentato agli Stati Generali delle Province Unite una proposta per la riforma e il miglioramento del commercio della Repubblica<sup>13</sup>.

---

<sup>10</sup> ANP, AE/BI/230, *Consulats: mémoires et documents*, 6 septembre 1725; a questo si aggiunse, nel secolo successivo, il porto franco di Cadice, cfr. Anonimo, *Règlement pour le port franc de Cadix*, Dunkerque, Veuve Weins, 1829.

<sup>11</sup> Dermigny, *Escales, échelles et ports francs*, cit., p. 569.

<sup>12</sup> Cfr. Themistocles Zammit, *Malta: the islands and their history*, La Valletta, The Malta Office, 1929.

<sup>13</sup> Sui propositi di riforma in Olanda nella seconda metà del XVIII secolo v. Koen Stapelbroek, *The Harleem 1771 prize essay on the restoration of dutch trade and the economic branch of the Holland Society of Science*, in *The rise of economic societies in the Eighteenth Century*, a cura di Jani Marjanen e Koen Stapelbroek, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2012, pp. 257-284; Koen Stapelbroek, *Economic reform and neutrality in Dutch political pamphlets, 1741-1779*, in *Pamphlets and politics in the Dutch Republic*, a cura di Femke Deen, David Onnekink e Michel Reinders, Leida, Brill, 2011, pp. 173-204; Koen Stapelbroek, *The emergence of Dutch neutrality: Trade, treaty politics and the peace of the Republic*, in *War, trade and neutrality*, a cura di Antonella Alimento, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 129-145; Koen Stapelbroek, *Dutch commercial decline revisited: the future of international trade and the 1750s debate about a limited free port*, in *Governare il mondo. L'economia come linguaggio della politica nell'Europa del Settecento*, a cura di Manuela Albertone, Milano, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, 2009, pp. 227-255; Arno Neele, *Between mainstay and internal colony: Zeeland and the decline of the Dutch Republic: 1750-1800*, in *The rise of economic societies in the Eighteenth Century*, a cura di Jani Marjanen e Koen Stapelbroek, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2012, pp. 285-312.

Lo Statholder fu patrocinatore di un progetto che rifletteva l'opinione di un gruppo di interesse mercantile coinvolto nei traffici internazionali e il cui obiettivo era rendere di nuovo l'Olanda lo scalo privilegiato dell'Europa, per tornare a svolgere quel traffico di intermediazione che ne aveva decretato il successo nel secolo precedente e che stava lentamente passando per Amburgo ed i porti inglesi<sup>14</sup>. Secondo Johannes Hovy l'autore materiale del progetto fu Thomas Hope, un mercante banchiere di Amsterdam vicino al circolo politico dei sostenitori di Guglielmo<sup>15</sup>. Tra le misure proposte la più rilevante consisteva nel rendere l'intero paese una sorta di porto franco, abbattendo le tariffe doganali in entrata o in uscita ma limitando il sistema ad alcuni tipi di merce, su modello genovese. La proposta diede vita ad un ricco dibattito sull'istituzione o meno del porto franco nella Repubblica, con argomentazioni che risentivano della situazione coeva negli Stati italiani, assimilabile a quel che Franco Venturi ha definito come «il problema delle repubbliche»<sup>16</sup>.

Nel documento infatti si operava una distinzione importante tra due tipi di competizione economica. Il primo tipo, quella di Inghilterra e Francia, vedeva il commercio inserito in un sistema di sviluppo manifatturiero e di politiche protezionistiche, in una strategia politica volta all'egemonia. Il punto di svolta rimaneva l'Atto di Navigazione del 1651, espressione della "gelosia" del commercio inglese. Gli altri Stati invece istituirono i porti franchi o presero misure che si avvicinavano ad essi, come il libero transito delle imbarcazioni ad Amburgo, per assorbire il commercio e le ricchezze prima in mano agli olandesi<sup>17</sup>. Ad esempio, il commercio francese consisteva fondamentalmente nello scambio di prodotti locali con prodotti esteri, mentre nelle repubbliche si trattò di un commercio del tutto diverso che consisteva nello scambio di qualunque prodotto straniero.

Il *Proposal* non si limitò a pensare lo strumento del porto franco come soluzione al declino olandese<sup>18</sup>. Vide piuttosto questa nuova misura come un tassello di una riforma generale del commercio tra gli Stati che ridefinisse i rapporti di potere per arrivare, infine, allo smantellamento della *jealousie du commerce* che indeboliva l'Europa intera. Il commercio di uno Stato non territoriale sarebbe stato idealmente capace di unificare gli interessi degli altri stati, e in quest'ottica si inserì il porto franco proposto. Quasi una "divisione dei compiti" tra grandi e piccoli stati, per evitare reciproche concorrenze. Nel testo infatti venne posta una grande enfasi per cercare di dimostrare come la misura fosse compatibile non solo con l'economia dello Stato olandese ma

---

<sup>14</sup> Cfr. Helen Liebel, *Laissez-faire vs Mercantilism: the rise of Hamburg and the Hamburg bourgeoisie vs Frederick the Great in the crisis of 1763*, in «Vierteljahrschrift für Sozial u. Wirtschaftsgeschichte», n. 52/2, 1965, pp. 207-238.

<sup>15</sup> Stapelbroek, *Dutch commercial decline revisited*, cit., pp. 231.

<sup>16</sup> Franco Venturi, *Settecento riformatore*, vol.5, *L'Italia dei lumi (1764-1790)*, t.2, *La Repubblica di Venezia (1761-1797)*, Torino, Einaudi, 1989.

<sup>17</sup> Stapelbroek, *Dutch commercial decline revisited*, cit., p. 236.

<sup>18</sup> Cfr. *Proposal made by his highness the Prince of Orange to their high mightiness the States-General and to the States of Holland and West Friesland, for redressing and amending the Trade of the Republic*, Londra, H. Kent, 1751.



anche con una sorta di bene comune che non avrebbe danneggiato nessuno, cercando di mitigare così il timore dei suoi autori di passare come un gruppo di mercanti che volevano manipolare le politiche statali per il proprio tornaconto. Come rilevato da Koen Stapelbroek, proprio lo slittamento progressivo del *Proposal* verso un livello teorico molto ambizioso e astratto e la mancanza di maggiori informazioni sul meccanismo da mettere in atto per il raggiungimento degli obiettivi millantati nel documento determinarono il fallimento del progetto, al quale invece seguirono numerosi *pamphlets* e pubblicazioni per difendere il sistema tradizionale<sup>19</sup>. Le eccezioni concesse dallo Statholder nell'imporre diritti di importazione su una serie di prodotti e la campagna per promuovere il consumo interno furono un ultimo contraddittorio tentativo per integrare gli interessi opposti di mercanti e manifatturieri olandesi<sup>20</sup>.

Preoccupazioni simili dopotutto erano presenti anche ad Amburgo, dove invece si temeva la concorrenza di Altona e, sempre verso il 1750, si iniziò a discutere sulla possibilità di instaurare una franchigia ufficiale. I timori del Senato cittadino per la perdita degli introiti doganali portarono ad abbandonare la proposta, però è interessante notare questa circolazione di idee contemporanea tra i porti commerciali del nord Europa<sup>21</sup>. La franchigia rappresentò uno strumento affascinante soprattutto in scenari nuovi, dove non si rischiava di stravolgere o alterare irrimediabilmente una situazione consolidata. Ogni porto franco venne sentito come una sperimentazione. Per quanto il successo di porti come Livorno o Genova potesse confortare nella presa di simili decisioni, bisognava pur sempre calarle nel contesto particolare di un singolo scalo, con interessi e affari specifici. Ai piccoli porti situati in prossimità di grandi snodi commerciali, dove la concessione di benefici per le navi straniere poteva permettere alla popolazione locale di vivere del commercio di riesportazione anche in mancanza di infrastrutture e di potere politico, il porto franco poteva essere adottato più facilmente.

Altona, piccolo borgo di pescatori sotto l'autorità della corona svedese sulla riva settentrionale dell'Elba a circa 1 km da Amburgo, di cui oggi costituisce un distretto, nel 1664 fu elevato al rango di città e ricevette ufficialmente la franchigia dal sovrano Federico III<sup>22</sup>. La vicinanza al grande emporio amburghese fu alla base di una rivalità di cui il porto franco è stato l'espressione manifesta. Nel 1713, in seguito alla parziale distruzione della città in un incendio, vennero rafforzate le strutture portuali. I diritti di entrata e di uscita per le merci vennero ufficialmente rimossi, mentre fu concesso un salvacondotto per gli stranieri di qualunque origine e

---

<sup>19</sup> Ivi, p. 240.

<sup>20</sup> Stapelbroek, *The Haarlem 1771 prize essay on the restoration of Dutch trade*, cit., p. 258.

<sup>21</sup> Dermigny, *Escales, échelles et ports francs*, cit., p. 594.

<sup>22</sup> Cfr. Charles E. Hill, *The Danish sound dues and the command of the Baltic: a study of international relations*, Durham, Duke University Publications, 1926.

confessione religiosa<sup>23</sup>. Nella stessa posizione di Amburgo, le due città si contendevano la possibilità di rifornire i territori imperiali e l'area baltica. Il beneficiare di tariffe di spedizione ridotte e manodopera a buon mercato favorì inoltre lo sviluppo di una attività manifatturiera privilegiata, come dimostrava il proliferare di saponifici, manifatture di tessuti, "indiennerie" e raffinerie di amido, grazie anche alla scelta della Compagnia Danese delle Indie Orientali di stabilirvi la propria base<sup>24</sup>. Inoltre, come Dunkerque, Altona si affermò anche per l'intensa attività di contrabbando, ai danni di Amburgo, e per la presenza di mercanti e avventurieri che, per bancarotta o altri motivi, non frequentavano lo scalo imperiale<sup>25</sup>. Nel 1790 si discusse, senza arrivare a una decisione, sulla possibilità di riformare il sistema doganale danese e, in particolare, di istituire un altro porto franco per le merci coloniali in entrata a Copenaghen o Elsinore<sup>26</sup>.

### 3.3 La creazione di un porto franco nel mare del Nord: Marstrand, Svezia

Uno scenario dove si affermò una nuova reinvenzione del porto franco fu quello della Svezia gustaviana. Nel corso del XVIII secolo si affermò il "Cameratismo" (riferito alla Camera del sovrano, o Camera del tesoro). Il principale obiettivo di questa teoria fu di aumentare il potere dello Stato, in particolare attraverso una economia efficiente e la creazione di privilegi che supportassero il settore agricolo e commerciale<sup>27</sup>. Tasse e imposizioni troppo alte avrebbero potuto causare uno stallo industriale e commerciale. Oltre a queste preoccupazioni, nei dibattiti Camerali svedesi si impose la convinzione che il ritorno a uno statuto di grande potenza dovesse passare per un rapido incremento della popolazione<sup>28</sup>.

Le prime proposte per un porto franco svedese, nelle quali veniva usato spesso il termine di "porto franco" per richiamarsi ai modelli italiani di riferimento, arrivarono nel 1712, durante il Regno di Carlo XII riguardo la località di Slite, sulla costa baltica dell'isola di Gotland. Sebbene questa misura non incontrò il successo sperato, nel 1724 venne promulgato il Commodity Act, su modello dell'atto di navigazione inglese, per rafforzare la flotta svedese e promuovere la formazione di una marina commerciale regnicola<sup>29</sup>.

---

<sup>23</sup> Jacques Savary De Bruslons, *Dictionnaire Universel du Commerce*, vol. I, Parigi, Veuve Estienne, 1741, p. 472.

<sup>24</sup> Charles-Joseph Panckoucke (a cura di), *Encyclopédie Méthodique*, vol. II, *Commerce*, Parigi, Panckoucke, 1783, p. 15

<sup>25</sup> Per la franchigia di Altona v. Dermigny, *Escales, échelles et ports francs*, cit., p. 595-597.

<sup>26</sup> Alphonse-Toussaint-Joseph-André-Marie-Marseille de Fortia de Piles, *Voyage de deux français dans le nord de l'Europe*, Parigi, Desenne, 1796, p. 263.

<sup>27</sup> Lars Magnusson, *An Economic History of Sweden*, Londra, Routledge, 2000, p. 57; cfr. Lars Magnusson, *The Political Economy of Mercantilism*, Londra, Routledge, 2015.

<sup>28</sup> Koen Stapelborek e Antonella Alimento, *The Wealth and Freedom of the North: Scandinavian Political Cultures and Economic Ideas in the Eighteenth Century*, in «History of european ideas», vol. 40/5, pp. 662-674.

<sup>29</sup> Ivi, p. 62.

Nel 1747 i borghesi della cittadina di Marstrand, circa 30 km da Gottemburgo, tolta alla Norvegia nel 1658, chiesero per la loro città il privilegio del porto franco. La località era già il centro di un florido commercio di esportazione di aringhe, al secondo posto nelle produzioni svedesi. Tra i promotori del progetto figuravano membri di spicco della Compagnia Svedese delle Indie Orientali che avevano investito nei traffici locali. Nel 1759 il governo aveva istituito un convoglio regolare per la rotta mediterranea e levantina il cui luogo d'incontro era proprio Marstrand. Dopo il fallimento anche di questo progetto, altre franchigie continuarono ad essere richieste nel 1762 e nel 1771, unendo stavolta alla richiesta di porto franco per Marstrand anche quella per Slite e per Visby, la capitale di Gotland. Per la definitiva approvazione del progetto, in questo caso, fu necessario l'intervento di una potenza straniera e alleata che già da tempo beneficiava di simili normative. Venne infatti da Luigi XV l'esortazione al sovrano svedese Gustavo III per istituire una franchigia in Svezia, portando come esempio i successi dei modelli francesi.

In seguito all'incruento colpo di stato per riformare il Riksdag svedese, tra le nuove misure prese dal sovrano, il 15 agosto 1775, fu annunciata la franchigia del porto di Marstrand. Probabilmente in virtù dei buoni rapporti diplomatici e dell'esigenza di tenere sotto controllo ciò che accadeva negli Stati vicini, non stupisce trovare una copia in francese dell'editto del porto franco di Mastrand negli archivi parigini, inviata dall'ambasciatore De L'Isle da Stoccolma<sup>30</sup>.

La franchigia venne annunciata con un editto che ricordava molto lo stile delle franchigie francesi. L'ordinanza consisteva di un preambolo per spiegare le finalità di questa decisione politica e in dieci paragrafi che definivano le qualità giuridiche e politiche del nuovo porto franco. Tutte le imposizioni sulle merci in entrata o uscita dal porto vennero eliminate, anche le merci dagli altri territori svedesi sarebbero arrivate e trattate come se provenienti dall'estero mentre tutti i prodotti diretti verso l'entroterra rimasero soggetti alle normali dogane svedesi. Unica eccezione rilevante, dalla franchigia vennero escluse le aringhe e il pesce salato in generale, per preservare la produzione locale e i borghesi, con una limitazione che ricordava in parte lo statuto particolare imposto a Marsiglia. Per lo stesso motivo vennero aumentate le tasse per l'importazione di sale nel resto del Regno, perché la città si specializzasse in questa branca del commercio.

I sudditi stranieri potevano stabilirsi a Marstrand e diventare cittadini semplicemente due anni dopo aver comprato o costruito una casa di proprietà del valore di almeno 1.000 riksdaler

---

<sup>30</sup> Non ho trovato altre tracce di questo documento da me trovato negli Archives Nationales cfr. ANP, AE/B/III/416, *Consulats : mémoires et documents*, 23 ottobre 1775.

svedesi<sup>31</sup>. Nell'editto si garantì parimenti la libertà religiosa e un salvacondotto per crimini e debiti. In pochi anni si formò una nazione ebrea che ottenne di poter costruire una propria sinagoga. L'editto ricordava per molti versi quello di Livorno e delle altre piazze europee. Un possibile indizio a spiegazione di questa somiglianza, come rilevato dalla ricerca di Jesper Meijling, si trova nel secondo nome che figurava nell'ordinanza, oltre quello del sovrano: Liljencrants. Il cavaliere Johan Liljencrants fu segretario di Stato del sovrano per il Commercio e le Finanze. Nel maggio 1758 partì per l'Europa continentale dove studiò le principali città sotto il profilo dello sviluppo mercantile e della navigazione, una sorta di grand tour dell'economia<sup>32</sup>. Tra le tappe del suo soggiorno, Livorno e Marsiglia ricoprirono un ruolo non trascurabile. In un suo memoriale inviato da Montpellier il 18 luglio 1760 annotò come «Livorno, con la più grande collera dei genovesi, è diventata il magazzino d'Italia e probabilmente la migliore piazza di mercato in tutto il mare Mediterraneo»<sup>33</sup>.

Inizialmente Liljencrants formulò un piano per istituire due porti franchi: uno sul Baltico, l'altro sulla costa occidentale. Il porto orientale era il più importante, finalizzato al controllo del commercio sul Baltico; quello occidentale era in parte rivolto alla Russia, con il porto di Arcangelo, in parte ausiliario a quello orientale e situato sulle rotte per il Mediterraneo<sup>34</sup>. Queste due franchigie dovevano essere gli anelli di collegamento della catena che il commercio svedese doveva estendere su tutta Europa.

Con il porto franco raddoppiato iniziarono anche le ricerche per i possibili candidati. Inizialmente si pensò alla combinazione Gottemburgo-Slite. Slite, come Livorno, avrebbe richiesto la creazione di una città e di fortificazioni completamente nuove, la mancanza di risorse portò ad abbandonare l'idea. A Gottemburgo venne preferita Marstrand in quanto ubicata in una posizione più vantaggiosa. Oltre a soddisfare le esigenze di sorvegliabilità senza alcun costo, grazie alla sua localizzazione su un isolotto, disponeva di una fortezza in buono stato e di un porto in funzione.

Per difendere i confini cittadini vennero prese diverse misure di controllo: metà dei proventi doganali sarebbero andati direttamente all'amministrazione municipale che, considerando anche gli interessi nel commercio locale, aveva il proprio tornaconto nel far rispettare i controlli. Sebbene la franchigia non ottenne gli effetti sperati sulla crescita del paese, contribuì tuttavia al rapido sviluppo cittadino. Alla fine degli anni '70 il commercio raggiunse livelli tali da obbligare a un allargamento

---

<sup>31</sup> Rikard Drakenlordh, *The Diplomatic Problem of the Freeport Marstrand, 1776-1777*, Relazione presentata al convegno «Historikermötet i Stockholm», Stoccolma, 2014, p. 1.

<sup>32</sup> Jesper Meijling, *La lenta diffusione di un modello: il porto franco da Livorno a Marstrand nel Settecento*, in «Nuovi Studi Livornesi», vol. XVII, 2010, p. 101.

<sup>33</sup> Ivi, p. 106.

<sup>34</sup> Rotte attive anche nei secoli passati, cfr. Leos Muller, *Commerce et navigation suédoise en Méditerranée à l'époque moderne, 1650-1815*, in «Revue d'Histoire Maritime», n. 13, 2011, pp. 45-70.

del perimetro urbano. In seguito alla franchigia del porto venne abolito il sistema delle gilde, così che alla libertà dei commerci era associata una certa libertà nell'esercizio delle professioni.

Marstrand rimaneva una città regia, sebbene il suo funzionamento ricordasse quello di una repubblica mercantile<sup>35</sup>. La protezione era affidata alla guarnigione della fortezza-colonia penale di Carlsten. Il potere era gestito da un consiglio di 24 borghesi eletti e presieduto da un sindaco. Per gestire gli affari commerciali nel porto franco vennero nominati dei magistrati appositi, i quali rimasero sottoposti all'autorità del consiglio cittadino. Nei pochi anni immediatamente successivi alla promulgazione del porto franco la popolazione cittadina crebbe in modo esponenziale, passando dai 700 abitanti circa degli anni '60 del secolo a oltre 1700 nel 1788, la metà di questi ultimi era di origine straniera<sup>36</sup>.

Rikard Drakenlordh ha dimostrato, nelle sue ricerche, come una parte rilevante del successo di Marstrand fosse dovuto alla sua attrattività in quanto centro di contrabbando internazionale. Il carattere di porto franco permise agli attori sociali implicati, in questo caso il sindaco e il consiglio cittadino direttamente coinvolto nei traffici, di giocare sullo statuto urbano per permettere il libero transito delle imbarcazioni in arrivo, senza troppi accertamenti sull'identità dei mercanti in questione. Fermare una imbarcazione avrebbe minato il privilegio della franchigia e creato, soprattutto, una cattiva reputazione del porto, magari spingendo i mercanti verso i moli della vicina Göttemburgo, da dove arrivarono di frequente lamentele sul contrabbando operato da Marstrand.

Anche in questo caso dunque si assistette alla specializzazione di un porto franco che, al di là del comportamento previsto dai regolamenti, il contatto con gli attori, mercanti, capitani e banchieri sul posto, portò a specializzazioni in attività difficili da tenere sotto controllo come il contrabbando. Questo ruolo costituì una delle motivazioni cardinali degli attacchi contro i porti franchi nel corso dei dibattiti politici del XVIII secolo. Inoltre, fino allo smantellamento della franchigia, in una dinamica simile anche al caso livornese, perdurò un discorso di critica verso la franchigia di Marstrand accusata di funzionare per il solo beneficio degli stranieri piuttosto che del Regno, creando un flusso di ricchezza non distribuita sul territorio dal quale risultava normativamente separata.

Un episodio particolarmente significativo avvenne durante la guerra di indipendenza americana. La Svezia, dal 1661 impegnata in un accordo di amicizia e commercio con l'Inghilterra, ospitò nel suo porto franco diversi mercanti delle colonie britanniche che si rifornivano di materiale bellico in cambio dei propri prodotti. Particolare scandalo suscitò la presenza di un tale Woodhouse

---

<sup>35</sup> Una ricostruzione sufficientemente accurata con citazioni dalle fonti svedesi può essere trovata online presso l'Url: [https://en.wikipedia.org/wiki/Marstrand\\_Free\\_Port](https://en.wikipedia.org/wiki/Marstrand_Free_Port)

<sup>36</sup> Questo successo fu merito anche di un improvviso ricco periodo di pesca delle aringhe e della attività della SOIC, la compagnia svedese per le indie orientali. Cfr. Meijling, *La lenta diffusione di un modello*, cit., pp. 114-118.

dalle Bahamas, pronto a caricare la propria nave di ferro e altri materiali strategici. L'emissario inglese a corte, lord Suffolk, denunciò la cosa alle autorità svedesi e il sovrano stesso promise rapidi controlli e il rispetto degli accordi internazionali. Eppure quando gli ispettori arrivarono in città per controllare l'imbarcazione si venne a sapere che il sindaco di Marstrand aveva avvisato il mercante del sopraggiungere dei funzionari regi e questi era riuscito a lasciare il porto di tutta fretta. Dopo pochi mesi lo si vide ritornare in qualità di cittadino svedese, iniziativa supportata dagli stessi magistrati locali così che l'americano potesse battere bandiera svedese e riportare in patria il carico. La Royal Navy rinunciò a ulteriori controlli per paura di inimicarsi la Svezia, alleata anche della Francia, mentre si trovava impegnata in un conflitto già particolarmente oneroso sull'altro versante dell'Atlantico<sup>37</sup>.

Dal 1786 anche la Russia ricorse a questo modello per stimolare la crescita dei porti recentemente conquistati sulla penisola della Crimea. Con un singolo proclama vennero istituiti come porti franchi quinquennali Sebastopoli, Mariopoli, Eupatoria e Teodosia. Solo gli ultimi due conobbero un breve rinnovo rapidamente annullato per le nuove congiunture internazionali nel 1799<sup>38</sup>.

### 3.4 *Contrabbando e porti franchi coloniali*

Il nesso tra franchigia e contrabbando divenne evidente nel fenomeno dei porti franchi coloniali, di cui costituì la principale fonte di ricchezza. Lo sviluppo di un nuovo tipo di franchigia, studiato da Frances Armytage per quanto riguardò le Indie Occidentali inglesi, avvenne nel corso della seconda metà del XVIII secolo<sup>39</sup>. In questo nuovo scenario non fu la franchigia che portò allo sviluppo del contrabbando, quanto piuttosto la presenza di un contrabbando molto forte a richiedere l'istituzione delle franchigie.

Nelle colonie occidentali, in particolare nei Caraibi, vi era una situazione di scontro continuo tra le differenti piccole colonie appartenenti ai principali Stati europei. La natura stessa della franchigia dovette essere adattata a questo scenario. Se in ambito mediterraneo e nord europeo i principali punti degli editti riguardarono l'invito per gli stranieri e il libero transito, o quasi, per un vasto insieme di merci, quasi una sanzione dell'extraterritorialità di una fetta di territorio, nei porti franchi coloniali il porto franco rappresentò semplicemente una deroga al sistema dell'Esclusiva. Obiettivo di norme come l'Esclusiva, o l'Atto di Navigazione, era far sì che le colonie del proprio

---

<sup>37</sup> Drakenlordh, *The Diplomatic Problem of the Freeport Marstrand*, cit., p. 2-3.

<sup>38</sup> Dermigny, *Escales, échelles et ports francs*, cit., p. 591-592. In realtà già nei primi anni del secolo si vociferava dell'intenzione dello zar di costituire un porto franco a san Pietroburgo, cfr. ANP, AE/BI/982, *Consulats: mémoires et documents*, 5 novembre 1713.

<sup>39</sup> Cfr. Frances Armytage, *The free port system in the British West Indies*, Londra, Longmans Green and co., 1953.

paese potessero commerciare solo con la madrepatria, per evitare di coinvolgere potenze straniere nello smercio di prodotti difficili da “seguire” e tenere sotto controllo in rotte così lunghe.

La concessione dei porti franchi nelle colonie assunse quindi due ruoli: da una parte fu la sanzione dell'impossibilità di tenere perfettamente in regola gli scambi che avvenivano in regioni così lontane; dall'altra si trattò di un modo per inserirsi nel commercio delle colonie rivali offrendo dei punti dove portare i propri prodotti e venderli in franchigia senza troppe formalità. In questi porti potevano arrivare i mercanti stranieri e commerciare le merci che venivano fatte confluire dai punti esclusi dalle franchigie.

Nel contesto delle guerre settecentesche che coinvolsero le potenze coloniali, tagliando temporaneamente certe rotte e certi territori rispetto alla madrepatria, già si dimostrò la fragilità del sistema dell'Esclusiva<sup>40</sup>. Nei momenti di mancanza di imbarcazioni, condizione frequente soprattutto nel corso di un conflitto, diventava impossibile tenere sotto controllo i coltivatori delle colonie e i contrabbandieri, che avevano un interesse reciproco nel tenere in piedi un commercio altrimenti fermo<sup>41</sup>. Ad esempio già nel 1745 la Guadalupa francese aveva ricevuta dall'isola francese di Sant'Eustachio, in deroga ufficiale all'esclusiva, 168 imbarcazioni straniere, più che raddoppiando il numero di imbarcazioni francesi arrivato regolarmente nel 1743<sup>42</sup>. A questa libertà di fatto, riconosciuta durante i conflitti, seguiva un monopolio stretto nei periodi di pace, di cui divenne ben presto evidente l'insostenibilità, soprattutto in seguito alla guerra dei Sette Anni.

Con l'affermazione delle dottrine fisiocratiche e le proteste dei coloni iniziò un processo di ripensamento delle politiche doganali fino ad allora praticate: «que le gouvernement indique les ports où seront reçues les productions étrangères [...] et l'on verra sortir de ce nouvel ordre de choses des avantages qui ne seront suivis d'aucun inconvénient»<sup>43</sup>.

Invece di una riforma organica dei sistemi commerciali coloniali, che sarebbe andata a ledere interessi e gruppi di potere consolidati, si preferì adottare la soluzione dei porti franchi usando la formula dell'*entrepôt*, al fine di aprire alcuni spiragli nelle maglie del controllo commerciale della madrepatria. L'utilizzo di un termine diverso marcava una funzione diversa, più legata alla diffusione delle merci che alla creazione di un'area libera per traffici e persone.

Il primo sostenitore di questo sistema per la guerra economica fu la Compagnia delle Indie Occidentali Olandesi, che già dal 1675 aveva aperto il porto di Curaçao alle imbarcazioni straniere

---

<sup>40</sup> Cfr. Jean Tarrade, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime: l'évolution du régime de l'exclusif de 1763 à 1789*, 2 voll. Tesi di Dottorato, Parigi, Faculté de Lettres et Sciences Humaines, 1972.

<sup>41</sup> Dermigny, *Escales, échelles et ports francs*, cit., p. 606.

<sup>42</sup> Richard Pares, *War and Trade in the West Indies*, Routledge, Londra, 1932, p. 351.

<sup>43</sup> Guillaume-Thomas Raynal, *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes*, Amsterdam, 1773, p. 303.

aumentando le tariffe per il loro ingresso come compensazione per i bastimenti nazionali<sup>44</sup>. Se il porto franco di Marsiglia può essere definito come un incrocio tra differenti politiche e un primo allontanamento dal modello italiano di Livorno o Genova, nei Caraibi e nelle colonie americane si sviluppò dunque un terzo modello ancora diverso. Le franchigie coloniali rimasero asservite al commercio con la madrepatria o allo sfruttamento degli scambi, quando non apertamente del contrabbando, con i porti delle nazioni rivali vicine, i quali a loro volta risposero con sistemi analoghi.

L'esempio olandese venne seguito dalla Danimarca nel secolo successivo. Nel 1767 all'isola di Saint Thomas venne accordato il libero accesso per le imbarcazioni straniere in cambio di una maggiorazione delle tasse sulle merci in entrata. La morte in patria del ministro Struensee, principale sostenitore di questa iniziativa, favorì i gruppi di interesse legati alle manifatture danesi che si rifornivano presso le colonie caraibiche, tanto che nel 1772 venne proibita l'esportazione di zucchero per riservarlo ai centri di Copenaghen e Altona. Solo in seguito alle guerre americane e alla nascita di un nuovo Stato dalle 13 colonie inglesi si ritornò ad attuare politiche più liberiste. Nel 1781 i porti coloniali danesi vennero aperti a tutte le imbarcazioni europee, mentre l'anno successivo fu concessa la franchigia per l'esportazione di merci sui prodotti delle isole di Saint Thomas e Saint Jean, a condizione che questi traffici avvenissero su bastimenti nazionali<sup>45</sup>.

La percezione in Europa, nonostante le differenze evidenti, fu quella di una certa continuità tra porti franchi coloniali ed europei, tanto che anche nei *récits de voyage* o nelle contemporanee ricostruzioni storiche si tendeva a considerarli come delle costituzioni analoghe<sup>46</sup>.

A Santa Lucia, isola della Martinica francese, venne concesso un deposito franco nel 1765, seguito nel 1767 dal molo San Nicola di Santo Domingo<sup>47</sup>. Queste due prime località, a cui se ne affiancheranno altre negli anni successivi, furono scelte per la loro posizione geografica, dalla quale potevano servire al commercio delle isole francesi senza fare concorrenza ai principali centri produttivi. Ai bastimenti stranieri venne concesso lo sbarco solo per consegnare materiali come cuoio e pelle, mentre erano imposte limitazioni per i prodotti che potevano uscire, come ad esempio il divieto sulle merci provenienti dalla Francia<sup>48</sup>. L'importazione di viveri e di schiavi, o di altri prodotti essenziali come zucchero e caffè, alla base dei traffici dei negozianti regnicoli, rimasero escluse dalle franchigie.

---

<sup>44</sup> Dermigny, *Escales, échelles et ports francs*, cit., p. 614.

<sup>45</sup> Ivi, p. 615.

<sup>46</sup> Alphonse-Toussaint-Joseph-André-Marie-Marseille de Fortia de Piles, *Voyage de deux français dans le nord de l'Europe*, Parigi, Desenne, 1796.

<sup>47</sup> Dermigny, *Escales, échelles et ports francs*, cit., p. 608.

<sup>48</sup> Médéric Louis Elie Moreau de Saint-Méry, *Loix et constitutions des colonies françaises de l'Amérique sous le Vent*, vol. 5., Parigi, Quillau, 1784.



### 3.5 *Il Free Ports Act*

L'Inghilterra a sua volta sviluppò una concezione della franchigia strettamente legata al contesto di guerra economica, nel quale la promulgazione dei porti franchi seguì l'esempio olandese e danese nel tentativo di arginare il commercio di contrabbando nel mondo caraibico. L'obiettivo iniziale sarebbe dovuto essere la conquista del mercato delle Antille francesi. Nel 1763 il governatore della Guadalupa temporaneamente occupata, Darlymple, suggeriva di imitare il modello olandese del porto di Sant'Eustachio per inserirsi con successo in quei traffici. Il progetto incontrò inoltre le opinioni favorevoli delle manifatture inglesi che dipendevano dalle importazioni americane di materie prime. Gli oppositori furono invece i latifondisti e i mercanti inglesi al loro servizio, che temevano la concorrenza dei prodotti rivali e auspicavano un fermo rispetto delle leggi di navigazione<sup>49</sup>. Un ulteriore motivo che imponeva di correre ai ripari velocemente fu la crescita del contrabbando nelle colonie inglesi in seguito ai controlli per gli atti di navigazione. Il *Naval Shipping List of Jamaica* illustrò come negli anni precedenti e successivi alla approvazione del porto franco i mercanti stranieri e giamaicani si comportassero come se fossero in un vero e proprio *entrepôt* quando trasportavano merci e schiavi verso altri porti caraibici<sup>50</sup>. In particolare si era rafforzato il contrabbando spagnolo, mentre negli anni precedenti erano state le imbarcazioni inglesi a gestire questi commerci illeciti<sup>51</sup>.

Nel 1766 venne proclamato dal Parlamento inglese a Londra il *Free Port Act*. Furono selezionati più di una dozzina di porti, quattro sulla isola di Jamaica, sulla base della loro vicinanza alle colonie spagnole o francesi e alle rotte che potevano sfruttare. Capostipite di questo sistema furono i porti franchi della Jamaica e della Dominica, rappresentanti di due modelli e due concezioni di franchigia diverse: per i porti jamaicani l'obiettivo dichiarato era intercettare i traffici spagnoli, in particolare quello delle piastre d'oro. Per i porti della Dominica invece si trattava di inserirsi nel commercio francese, in particolare quello dello zucchero<sup>52</sup>. Mentre nella Jamaica, dov'erano presenti ricche piantagioni, centro di scambi di prodotti col mondo iberico, vennero poste limitazioni all'arrivo e al commercio delle imbarcazioni straniere, nella Dominica invece, dove vi era un'economia ancora poco sviluppata, la franchigia fu più liberale<sup>53</sup>.

Principale promotore di questa politica inglese fu lord Rockingham, noto per aver introdotto nel commercio coloniale una serie di misure che avvantaggiarono i mercanti scozzesi, dei quali si

---

<sup>49</sup> Dermigny, *Escales, échelles et ports francs*, cit., p. 616-617.

<sup>50</sup> Nadine Hunt, *Contraband, Free Ports and British Merchants in the Caribbean World, 1739-1772*, in «Diacronie, Studi di Storia Contemporanea: Contrabbandieri, pirati e frontiere: per una storia delle pratiche informali nell'America Centrale (XVII-XXI secolo)», n. 13 (2013), pp. 2-3.

<sup>51</sup> Armytage, *The free port system in the British West Indies*, cit., pp. 22-23.

<sup>52</sup> Cfr. Philippe Hrodej, *Les relations entre la Jamaïque et Saint-Domingue (1655-1700): échanges, rivalités et déprédations*, in «Revue d'Histoire Maritime», n. 17, 2013, pp. 79-97.

<sup>53</sup> Armytage, *The free port system in the British West Indies*, cit., p. 42.

fece spesso portavoce in parlamento<sup>54</sup>. I porti franchi delle colonie americane permisero infatti a molti scozzesi di arricchirsi nel commercio regionale operando dai porti caraibici. L'emergente comunità scozzese della Jamaica colse l'occasione come un'opportunità per riorganizzare il commercio caraibico riempiendo il vuoto nei traffici con la Spagna seguito al fallimento della South Sea Company<sup>55</sup>.

Oltre a una serie di restrizioni particolari si possono individuare nella strategia inglese due finalità per i porti franchi: in un caso strumento di penetrazione commerciale nel mondo iberico americano, nell'altro tentativo di fornire alle navi di passaggio una vantaggiosa possibilità di scalo per intercettare le merci in transito per le Antille. In entrambi i casi il sistema si rivelò piuttosto deludente e, anche quando la colonia beneficiaria cresceva e si arricchiva, questo sistema veniva giudicato come un freno per una crescita ulteriore. In particolare al termine della guerra di indipendenza americana, venne proibito l'accesso nei porti franchi agli americani ora indipendenti, cercando di privarli di un importante commercio di cui avrebbero invece beneficiato i porti olandesi, francesi o danesi. La Francia nel 1784 proclamò un editto per riconfermare tutti i porti franchi, comprendendo così quelli coloniali come quelli regnicoli, ricordando la libertà di traffico concessa<sup>56</sup>. Negli stessi anni un'assemblea di proprietari terrieri e mercanti giamaicani chiedeva l'abolizione del *Free Ports Act*<sup>57</sup>.

La volontà del Board of Trade e del suo presidente, Charles Jenkinson<sup>58</sup>, rimaneva tuttavia quella di mantenere il sistema delle franchigie. Nel 1787 si aggiunse, dopo l'occupazione americana e spagnola, anche il porto di Nassau, giudicato dai contemporanei come il più prospero della regione<sup>59</sup>. Nel 1797 venne votato un nuovo *Free Ports Act* che riconfigurò il sistema attuale al quale erano giunte tante critiche. Con quest'atto, oltre alla creazione di nuove franchigie e all'abolizione di altre, veniva meno l'obiettivo del commercio con le Antille. I porti franchi divennero ufficialmente e quasi unicamente lo strumento di penetrazione nei domini spagnoli, dove introdurre la vendita di prodotti inglesi ed estrarre materie prime necessarie alle manifatture della madrepatria<sup>60</sup>. In realtà l'importanza di questa misura, nonché il valore stesso del commercio coloniale caraibico inglese, era in diminuzione in questi anni, mentre si assisteva alla crescita dei traffici diretti dagli Stati Uniti e, in parte, dal Brasile, che si andarono affermando come nuovi rifornitori della regione.

---

<sup>54</sup> Hunt, *Contraband, Free Ports and British Merchants in the Caribbean World*, cit., p. 9.

<sup>55</sup> Armytage, *The free port system in the British West Indies*, cit., p. 7.

<sup>56</sup> ACCIMP, D 26, *Franchise du port*, 14 maggio 1784.

<sup>57</sup> Armytage, *The free port system in the British West Indies*, cit., pp. 52-56.

<sup>58</sup> AA.VV., *Council of trade and plantations 1696-1782*, in *Office-Holders in Modern Britain: vol.3, Officials of the Boards of Trade 1660-1870*, Londra, J.C. Sainty, 1974, pp. 28-37.

<sup>59</sup> *Dictionnaire Géographique Universel*, Parigi, A.J. Kilian, 1825, p. 309.

<sup>60</sup> Armytage, *The free port system in the British West Indies*, cit., pp. 57-58.

I porti franchi coloniali furono uno strumento per affermarsi nello smercio di un prodotto specifico e, nello stesso tempo, per la conquista di un mercato altrimenti interdetto. Sarà soprattutto il commercio con gli Stati Uniti a segnare l'inizio di un nuovo periodo negli scambi coloniali e a rendere meno performanti tali misure che comunque, come osservato, si presentano in modo diverso dai porti franchi europei.

## CONCLUSIONI

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 volevano richiamare con tale normativa. Lo statuto giuridico della franchigia reagiva a tutti questi fattori per dare vita a soluzioni originali e "slegate" dal preciso testo dei regolamenti.

Il porto franco fu spesso associato alla presenza di frodi potenziali o reali, come denunciarono frequentemente gli oppositori di tale regime. In realtà il porto in sé rappresentò, a livelli più o meno variabili, un luogo dove alle norme e all'economia "pianificata" che si volle attuare con il mercantilismo era affiancata la fluidità degli scambi, dei nomi, degli affari, impossibile da tenere sotto controllo. L'apertura di un porto franco doveva facilitare, nei progetti dei legislatori, i rapporti con i singoli retroterra: si veda ad esempio affidato a Livorno per la redistribuzione dei prodotti nazionali in Toscana, per l'esportazione delle eccedenze a Napoli o nello Stato Pontificio, per l'integrazione del porto nel circuito produttivo nazionale, come a Dunkerque, ecc.

Al di là di queste considerazioni è pur vero, come si può notare osservando la vita di alcuni dei porti franchi presi in esame, che alcuni di essi hanno avuto una vocazione particolare da alcuni punti di vista. A Nizza ad esempio approdavano numerose imbarcazioni britanniche o di altre nazionalità per scaricare merci inglesi da rispedire in Francia cambiando i luoghi di provenienza. Con il trattato franco-inglese del 1786 e l'apertura alle merci britanniche il commercio nizzardo subì un duro colpo e tutto questo giro artificioso divenne improvvisamente inutile<sup>1</sup>.

Ma l'aspetto più importante e forse il più emblematico del funzionamento dei porti franchi europei fu la capacità e la volontà degli editti di attirare un certo "capitale umano". Gli ebrei ad esempio, che fossero iberici o levantini, erano spesso gli stranieri più ricercati e desiderati in quanto portatori di reti di relazioni internazionali a lungo raggio capaci di unire il porto dove risiedevano al più grande sistema di scambi mediterraneo o atlantico. Allo stesso modo si cercò 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 auspicò l'insediamento a Livorno) o per favorire semplicemente il rapido popolamento di una città che sarebbe dovuta diventare tappa fondamentale sulle principali rotte commerciali.

---

<sup>1</sup> Dermigny, *Escales, échelles et ports francs*, cit., p. 589-590.

Negli editti si sottolineava il fatto che questo tipo di normativa avrebbe permesso lo sviluppo delle comunicazioni tra popolazioni differenti in un tentativo di convivenza pacifica in cui i conflitti sarebbero stati affidati agli scambi commerciali, intento dichiarato retoricamente nel 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»<sup>2</sup>. Era nell'interesse del paese ospitante che gli stranieri fossero trattati bene e che i loro connazionali commerciassero inviando le proprie merci. Spesso in questi porti furono presenti anche cimiteri e luoghi di culto di popolazioni di altre religioni<sup>3</sup>, indice del grado di convivenza concesso dalle autorità, che poteva essere più o meno esplicito<sup>4</sup>. Capacità di adattamento, unita ai bisogni del commercio e della politica, stimolarono la riflessione e la presa di coscienza necessari per il riconoscimento del diverso, in una polverizzazione delle distanze che tendeva a «reduire l'univers en une province»<sup>5</sup>. I sudditi degli Stati nord europei, come coloro che appartenevano alle minoranze diasporiche, erano un gruppo tra gli altri nella complessa attività commerciale del XVII e XVIII secolo. Non furono in grado di imporre la propria volontà sul mercato, né lo furono gli Stati che ricorsero ai porti franchi per gestire dall'alto i flussi commerciali internazionali. Il risultato fu un mondo commerciale abbastanza egualitario e anarchico, dove distinzioni convenzionali come straniero/locale o cristiano/musulmano non risultavano molto utili: nel porto franco di Marsiglia a volte anche gli stessi francesi vengono equiparati agli stranieri, ad esempio per la tassa del 20%. Nel Mediterraneo occidentale il commercio tra nord Africa e i porti italiani si concentrò su Livorno come punto di scalo tra est ed ovest, rimanendo significativo per tutto il XVII secolo. Prima del 1680, toscani e corsi erano coinvolti nella maggior parte dei traffici che avvenivano tra Tunisi e Livorno; dopo questo periodo, il primato passò alla Provenza e alla Linguadoca<sup>6</sup>.

Al di là della storia di un editto e della sua applicazione nello scalo a cui faceva riferimento, quali furono le principali questioni legate alla presenza e alla sopravvivenza di un porto franco? Questa è stata la domanda a cui cercheremo risposta nelle prossime pagine. Osservare l'evoluzione

---

<sup>2</sup> ACCIMP, I 58, *recueil divers*, mars 1669.

<sup>3</sup> Matteo Giunti e Stefano Villani, *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, Giacomo Lorenzini, Pisa, Pacini, 2013, pp. 15-30, 96-108; D'Angelo, *Comunità straniere a Messina tra XVIII e XIX secolo*, cit.; Régis Bertrand, *Les cimetières des "esclaves turcs" des arsenaux de Marseille et de Toulon au XVIIIe siècle*, in «Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée», n. 99-100 (2002), pp. 205-217; Diego Carnevale, *L'affare dei morti: mercato funerario, politica e gestione della sepoltura a Napoli (secoli XVII-XIX)*, Roma, École française de Rome, 2014.

<sup>4</sup> Cfr. David Do Paco, Mathilde Monge e Laurent Tatarenko, *Des religions dans la ville: ressorts et stratégies de coexistence dans l'Europe des XVI-XVIII siècles*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2010; Catia Antunes, Leor Halevi e Francesca Trivellato, *Religion and trade: cross-cultural exchanges in world history, 1000-1900*, Oxford, Oxford University Press, 2014.

<sup>5</sup> Etienne Thuau, *Raison d'état et pensée politique à l'époque de Richelieu*, Parigi, Colin, 1966, p. 289.

<sup>6</sup> Boubaker Sadok, *La Régence de Tunis au XVIIe siècle: ses relations commerciales avec les ports de l'Europe méditerranéenne, Marseille et Livourne*, Zaghuan, CEROMA, 1987, p. 100.

e il funzionamento specifico delle franchigie di Genova e Marsiglia rispetto a determinati aspetti può far luce sull'adattabilità delle norme e il ruolo dei ceti al potere nella loro effettiva configurazione.

## **II**

# **Le franchigie di Genova e Marsiglia: aspetti a confronto**

## INTRODUZIONE

Ho scelto di iniziare questo lavoro mostrando il successo e la diffusione del modello economico del porto franco. Creato come una misura di emergenza a Genova, frutto di una politica progressivamente orientata sull'accoglienza per gli stranieri a Livorno, si trattò di una istituzione diffusamente esportata e reinterpretata nei territori europei e coloniali.

Come osservato, tra un editto e l'altro potevano sussistere ampie differenze, nonostante le quali tutti i modelli vennero indistintamente raggruppati e riconosciuti in quanto "porti franchi"<sup>1</sup>. In questo capitolo mi vorrei soffermare sulla configurazione specifica di due franchigie "insolite": Marsiglia e Genova. Ho già posto a confronto l'iniziale e progressiva evoluzione degli editti di Genova e Livorno, per mostrare come si influenzarono a vicenda nella formulazione delle loro politiche. Livorno, con la riforma del 1676 e il titolo ufficiale di porto franco, rimase il punto di riferimento ideale e imprescindibile, costantemente richiamato nei progetti e nei dibattiti.

Genova e Marsiglia, capitale della piccola Repubblica aristocratica una, porto di commercio di una grande monarchia nazionale l'altra, furono due scenari dove il concetto di libertà di commercio e di invito agli stranieri venne fatto proprio dal ceto al potere, in una tensione continua per l'aumento dei traffici in un mare "piccolo" e fortemente regolato. Nel Tirreno del XVIII secolo furono franchi i porti di Marsiglia, Nizza, Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli e Messina (questi ultimi due furono scale franche, ma spesso nei documenti e nei lavori degli storici i due termini vennero confusi).

Non mi concentrerò su una analisi del funzionamento delle dogane e dei flussi di traffico, oggetto già di alcune ricerche specifiche degli scorsi anni, quanto piuttosto sul modo in cui i ceti al potere hanno risposto a questioni che si presentarono in modo molto simile e che furono determinate dalla comune appartenenza di questi due porti alla categoria di porti franchi<sup>2</sup>. Da questo punto di vista, è interessante osservare il modo in cui furono affrontate diversamente dagli uomini al

---

<sup>1</sup> Spesso anche con vistosi errori, visto che a volte si parlò di porto franco a proposito di Venezia, di Amsterdam, di Londra, di Napoli, ecc.

<sup>2</sup> Cfr. Luca Lo Basso, *Il sud dei genovesi. Traffici marittimi e pratiche mercantili tra l'Italia meridionale, Genova e Marsiglia nel Settecento*, in *Lo spazio tirrenico nella "Grande Trasformazione". Merci, uomini e istituzioni nel primo Settecento e nel primo Ottocento*, a cura di Biagio Salvemini, Bari, Edipuglia, 2009, pp. 239-262; Patrizia Schiappacasse, *Marseille et Gênes, une farouche rivalité*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 188, 2000, pp. 82-87; Laetitia Aubernon, *Les relations commerciales entre Marseille et Genes de 1760 à 1774*, 2 voll., Tesi di Laurea, Aix-en-Provence, Université d'Aix-Marseille, 1999; Patrizia Schiappacasse, *Marsiglia e Genova nella seconda metà del XVII secolo*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», vol. XXII(XCVI), 1982, pp. 197-224; Joseph Allemand, *Les relations commerciales entre Marseille et Gênes de 1660 à 1789*, in «Actes du Ier Congrès historique Provence-Ligurie: Vintimille-Bordighera 2-5 octobre 1964», Ventimiglia-Bordighera, Fédération Historique de Provence, 1966, pp. 193-226.



potere: il commercio con il Levante, il ruolo degli stranieri, la concorrenza livornese, la gelosia degli scali vicini, ecc. Voglio prendere in considerazione ognuno di questi temi per valutare i modi e i tempi con cui i negozianti locali fecero fronte alle stesse questioni. Si tratta di argomenti già in parte trattati dalla storiografia, ai quali cerco di fornire il mio apporto con la consultazione di ulteriore documentazione, dove indicata, e la creazione di connessioni e relazioni tra aspetti finora analizzati separatamente.

## LA GESTIONE DEL PORTO FRANCO E IL RUOLO DEI *NÉGOCIANTS*

Una volta decisa l'istituzione di un porto franco in un determinato scalo, si poneva immediatamente il problema della sua gestione e della designazione di spazi e limiti adatti. Sia a Marsiglia che a Genova, dopo una prima fase di contrattazioni, si scelse di affidarne il controllo alle potenti istituzioni che raggruppavano i massimi esponenti di uno stesso ceto: gli uomini impegnati nel negozio e nell'alta finanza.

Con il termine di negozianti si era soliti designare, seguendo alcune delle definizioni dell'epoca mai del tutto esaustive, coloro che si dedicavano ai traffici all'ingrosso, distinti dai mercanti che tenevano bottega e dai nobili che vivevano di rendita fondiaria<sup>1</sup>. Come è stato chiarito negli ultimi anni, si trattò di confini raramente individuabili in modo netto nella pratica di tutti i giorni. Quella del *négociant* marsigliese in particolare, come ha fatto notare Biagio Salvemini, fu spesso una figura transitoria<sup>2</sup>: ci furono numerosi casi di individui che, arrivati ad una posizione di un certo prestigio, cercarono di lasciare il mondo del negozio per inserirsi a pieno titolo nell'aristocrazia locale, senza però abbandonare i rapporti con l'ambiente di provenienza.

Al di là dell'evanescenza della figura del negoziante si pone per lo storico il problema, citando un'espressione di Jean-Baptiste Xambo, della «incommensurabilité des intérêts particuliers» di cui queste figure furono simbolo<sup>3</sup>. I *négociants* si riunirono in organismi nei quali fare ricorso alla propria autorità e alla propria influenza per affermarsi come legittimi interlocutori e rappresentanti univoci della voce di un'intera categoria. Emerge tuttavia, dagli studi di chi si è occupato delle carte e dei contratti, delle polizze e delle cause portate davanti ai tribunali commerciali, come ogni documento e ogni presa di posizione fosse espressione di un gruppo specifico in quel momento al potere e una semplificazione delle dinamiche rappresentative in atto.

Vi fu una volontà di appropriazione della rappresentanza cittadina che ancora oggi rende

<sup>1</sup> Sullo statuto di negoziante a Marsiglia cfr. lettere patenti conservate in AMM, HH 244, *Commerce*, mars 1673. Sulla questione a livello del Regno cfr. Jacques Savary, *Le Parfait négociant*, Paris, L. Billaine, 1675. Cfr. Franco Angiolini e Daniel Roche, a cura di, *Cultures et formations négociantes dans l'Europe moderne*, Parigi, Edition de l'Ecole des Haute Etudes en Sciences Sociales, 1995 ; Rafe Blaufarb, *Noble tax-exemption and the long-term origins of the French Revolution: the exemple of Provence, 1530s to 1789*, in *The french nobility in the Eighteenth century*, a cura di Jay M. Smith, Pennsylvania, Pennsylvania University Press, 2006, pp. 141-166; Anne-Francoise Garçon, *La boutique indécise. Réflexion autour de "ces corps qui sont réputés mixtes, c'est-à-dire qu'ils tiennent du marchand et de l'artisan" (Savary, 1741)*, in *La boutique et la ville*, a cura di Coquery Natacha, Tours, Publication de l'Université François Rabelais, 2000, pp.45-62.

<sup>2</sup> Cfr. Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour, Biagio Salvemini (a cura di), *Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au XVIIIe siècle: institutions, appartenances, pratiques*, Aix-en-Provence, UMR Telemme, 2014.

<sup>3</sup> Cfr. Jean-Baptiste Xambo, "Vuyder la ville". *La fabrique de la cidadinité dans un port méditerranéen (1660-1710)*, Tesi di Dottorato, Aix-Marseille, EHESS, 2014.

difficile sbrogliare la matassa degli attori coinvolti e attribuire alle iniziative di istituzioni come la Camera di Commercio o il Banco di San Giorgio dei nomi e delle responsabilità precise.

#### 4.1 *Il Banco di San Giorgio*

La Casa di San Giorgio fu un'istituzione che non solo condizionò per quattro secoli (1407-1805) la storia di Genova, ma rivestì un ruolo fondamentale anche nell'evoluzione delle strutture creditizie e delle tecniche finanziarie europee<sup>4</sup>.

Per comprendere la sua natura è bene ricordare per esteso il nome con cui fu conosciuta dal 1408 e che in italiano corrisponde a «Casa delle compere e dei banchi di San Giorgio». Il termine “Casa”, o meglio *Officium* in latino, stava ad indicare un organismo dotato di personalità giuridica, nel senso che sopravviveva alla sequenza dei suoi amministratori, adibito a una certa funzione e a questo scopo fornito di un complesso di beni gestito in una più o meno estesa autonomia. Quanto al richiamo verso San Giorgio, quando c'era di mezzo qualche elemento aleatorio a Genova era d'uso invocare un santo protettore. Così i creditori pubblici che diedero vita alla Casa, nella speranza di conservare e alimentare il denaro prestato allo Stato in passato, si scelsero come protettore un santo giovane e guerriero, appunto San Giorgio. Gli altri due termini, “compera” e “banca”, alludevano alle operazioni svolte dall'ente.

La parola “compera” è sinonimo di un particolare tipo di debito pubblico diffusissimo a Genova a partire da quando, nel XII secolo, la Repubblica cominciò a vendere il diritto di riscuotere specifici introiti erariali<sup>5</sup>. In base ad esso, un gruppo di sovventori prestava al comune una certa somma per un periodo concordato e, in cambio del capitale ceduto, otteneva il diritto di riscuotere a proprio beneficio e per l'intero periodo un'imposta già in vigore o appositamente istituita, il cui gettito previsto era proporzionato al capitale stesso. Il tributo ceduto ogni anno ai creditori rappresentava l'interesse e serviva da pegno per il rimborso: se lo Stato non rispettava la scadenza prestabilita, i mutuantì continuavano a percepirlo sino al saldo effettivo.

La compera non era un'operazione di tesoreria della durata di pochi mesi, ma un prestito pubblico di medio-lungo periodo, anche di 5 anni o più; a ciascun prestito corrispondeva una compera e, per distinguerle le une dalle altre, ogni compera fu chiamata con un'espressione evocativa del capitale fornito. La somma prestata allo Stato costituiva il capitale della compera. Per facilitare la raccolta del denaro da dare a mutuo la si suddivideva in quote ideali del valore

---

<sup>4</sup> Per un recente intervento sul banco di San Giorgio si veda il discorso di Giuseppe Felloni, *Profilo della Casa di San Giorgio di Genova: una svolta nella storia del credito*, fatto in occasione della presentazione ufficiale dell'inventario digitale dell'archivio della Casa di San Giorgio ([www.lacasadisangiorgio.it](http://www.lacasadisangiorgio.it)). Consultabile online su: <http://www.giuseppegelloni.it/rassegnastampa/Profilo%20della%20Casa%20di%20San%20Giorgio.pdf>

<sup>5</sup> Michele Fratianni, *Debito pubblico, reputazione e tutele dei creditori: la storia della Casa di San Giorgio*, in *La Casa di San Giorgio: il potere del credito*, a cura di Giuseppe Felloni, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2006, p. 199.

nominale di 100 unità di conto, prive di materialità e chiamate “luoghi”, trasferibili a terzi con una semplice registrazione nei ruoli ufficiali dei creditori e corredate talvolta di privilegi legali. Poiché a Genova il debito pubblico era cospicuo, questi luoghi furono oggetto di contrattazioni molto vivaci, anche di carattere speculativo.

Il termine compere si poteva riferire anche ad un altro tipo di transazione finanziaria, nella quale il governo riceveva da una società un prestito il cui capitale e interesse era garantito da un flusso di imposte future<sup>6</sup>. Nato come organismo per gestire il debito pubblico, San Giorgio finì per acquisire compiti fiscali, giudiziari, finanziari, monetari e di compartecipazione alla sovranità dello Stato<sup>7</sup>. Il governo della Repubblica, a sua volta, riconobbe fin dall’inizio alle Compere un diritto di non ingerenza, rinunciando a qualsiasi controllo sui conti della Casa<sup>8</sup>.

Inizialmente furono proprio le gabelle, in particolare quella dei *carati maris*, a mettere in contatto San Giorgio con i traffici mercantili<sup>9</sup>. Tale imposta colpiva le merci sbarcate a Genova o nelle Riviere, provenienti dall’estero o da altri luoghi dello Stato, e quelle imbarcate a Genova o nelle Riviere che effettuavano il tragitto inverso. Nel 1618 il compito di elaborare e applicare i capitoli del porto franco venne affidato ufficialmente alla Casa delle Compere di San Giorgio, estremamente interessata a questa gestione per non stravolgere i proventi delle gabelle appaltate. Le Compere, di cui fecero parte i membri delle principali famiglie del patriziato genovese, legate a doppio filo al Banco così come agli organi principali della Repubblica, continuarono a gestire la franchigia stabilendo preventivamente con gli organi di governo i vari capitoli.

Il passaggio istituzionale sotto la nuova autorità di San Giorgio coincise, secondo le ricerche svolte, con la volontà di inserire il porto franco tra gli strumenti ordinari della Repubblica, una sanzione del nuovo sistema e un modo per toglierlo da quella situazione di provvisorietà che ne caratterizzò la nascita e i primi anni di funzionamento. Allo stesso tempo la scelta di affidare la

---

<sup>6</sup> Giuseppe Felloni, *Inventario dell’Archivio del Banco di San Giorgio (1407-1805)*, vol. IV/1, *Debito Pubblico*, Roma, Ministero per i Beni e Culturali e Ambientali, 1986, p. 9-10.

<sup>7</sup> Le gabelle cedute a San Giorgio, in forza del decreto del 1539, furono le seguenti: Appelli, gabella dei Caratti, Callega, Canna, Cambi, Carne e macellazione, Censarie, Rive munite e Sicurtà, Embolo, Grano, Grascia, Legna, Lino, Gualdo, Salumi e Peso delle Dogane, Notari di Collegio, Ostellaggio, Olio, Pedaggio, Condanne, Pegno, Bando di Curie, Pegno e Bando di Mercanzie, Piatte, Vena di ferro, Marco e Quaranteno, Rayba, Sale, Staglie, Vino, Salsa di mezzo fiorino, Diritto di Voltaggio. Per uno studio in particolare su queste gabelle si veda Carlo Cuneo, *Memorie sopra l’antico debito pubblico, mutui, compere e Banca di san Giorgio*, Genova, Stamp. Dei Sordi Muti, 1842, pp. 467-494M; cfr. *Leggi delle Compere di San Giorgio*, Genova, Giuseppe Pavoni, 1634.

<sup>8</sup> Giampiero Cama, *Banco di San Giorgio e sistema politico genovese: un’analisi teorica*, in *La Casa di San Giorgio: il potere del credito*, a cura di Giuseppe Felloni, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2006, p. 110.

<sup>9</sup> La gabella fu applicata sia in città che nel Dominio, e poteva essere riscossa da tutte le imbarcazioni che veleggiavano in una fascia di tre miglia dalla costa: si estendeva a tutte le merci introdotte o estratte dallo Stato (anche per via di terra) ad esclusione delle derrate alimentari (cereali in grani o macinati, legumi, biade), del vino, dell’olio, del legname e del ferro, soggette a imposte specifiche di consumo. Cfr. Paolo Calcagno, *La lotta al contrabbando nel mare “ligustico” in Età moderna: problemi e strategie dello Stato*, in «Mediterranea. Ricerche storiche», n. 20, 2010, p. 480. Sulle imposte che colpivano il commercio genovese cfr. Raffaele Di Tucci, *Le imposte sul commercio genovese fino alla gestione del Banco di San Giorgio*, Bergamo, C. Nava, 1930, pp. 1-84.

franchigia ai protettori delle Compere fu quasi una conseguenza naturale, se si considera la sua importanza potenziale per la riscossione e l'applicazione delle gabelle. Già dai primi editti si cercò di tenere la situazione sotto stretta osservazione e di raggiungere accordi semiprivati prima di proclamare nuovi regolamenti.

Il Banco fu pienamente partecipe e informato sulle condizioni dell'economia genovese e sulle scelte politiche della Repubblica. Non solo condivideva gli stessi personaggi nei rispettivi quadri dirigenti ma, in quanto appaltatore della maggior parte delle entrate fiscali cittadine, poteva per primo prevedere e gestire l'andamento della situazione economica. Infine, San Giorgio si sostituì spesso alla Repubblica nella costruzione di opere pubbliche come il porto, le strade, le fortificazioni e la difesa delle colonie. Ad esempio, nel 1641, la costruzione dei magazzini lungo il porto dove depositare le merci in franchigia permise all'istituzione di aumentare ulteriormente i propri introiti<sup>10</sup>.

La casa di San Giorgio aveva una gestione complessa. Un consiglio direttivo composto da otto protettori gestiva materialmente l'andamento del Banco. La nomina era biennale con il rinnovo di due membri ogni semestre, il primo gennaio e il primo luglio. La rielezione poteva avvenire solo dopo tre anni dal termine dell'ultimo mandato. I protettori esercitarono un potere quasi illimitato nella conduzione della Casa, sebbene fossero comunque soggetti all'approvazione del Consiglio Grande<sup>11</sup>. Essi gestivano San Giorgio e venivano scelti tra un gruppo di "luogatarì" eleggibili attraverso un metodo complesso che tendeva a minimizzare la concentrazione del potere. I "luogatarì" erano sorteggiati da un libro segreto, i *Manuali Secreta*, aggiornati una volta l'anno. Oltre all'inserimento in questo elenco, i protettori dovevano essere possessori di un numero cospicuo di luoghi, distinguersi per un alto profilo professionale ed essere riconosciuti per la loro prudenza<sup>12</sup>.

Ai dirigenti era affiancato il Consiglio Grande, una sorta di assemblea degli "azionisti" con funzioni rappresentative, inizialmente composto da 52 membri. In seguito all'allargamento della sua composizione, fino ad arrivare a 480 membri, venne chiamato anche «Gran Consiglio delle Compere». Questo consiglio si riuniva almeno una volta l'anno per discutere delle principali questioni portate alla sua attenzione dai protettori, oltre che per occuparsi della nomina dei Sindacatori, i controllori interni dell'amministrazione di San Giorgio. Da questi ruoli principali si

---

<sup>10</sup> Fratianni, *Debito pubblico, reputazione e tutele dei creditori*, cit., p. 210.

<sup>11</sup> Giulio Giacchero, *Il contributo della Casa di San Giorgio alla difesa della Repubblica*, in *La Storia dei Genovesi*, vol. III, Genova, Associazione Nobiliare Ligure, 1991, p. 167.

<sup>12</sup> Fratianni, *Debito pubblico, reputazione e tutele dei creditori*, cit., p. 207.

diramavano tutta una serie di figure minori quali direttori, ispettori, revisori dei conti e anche giudici, ai quali era demandata la gestione locale<sup>13</sup>.

Tutte le cariche principali venivano affidate a individui appartenenti allo stesso ceto cittadino, l'élite dei commerci e delle finanze, mentre la struttura rispondeva in generale a tre indirizzi particolari: proteggere gli interessi dei creditori, minimizzare i conflitti di interesse e mantenere l'indipendenza dal governo. Questo non impedì l'ingerenza, a volte anche con una richiesta ufficiale, nei più disparati affari della Repubblica.

L'investimento nei luoghi delle Compere non costituiva un affare particolarmente vantaggioso in termini di maturazione degli interessi ma si trattava di un fondo sicuro e stabile, che non correva il rischio di insolvenza da parte dello Stato da cui dipendeva e, anzi, permetteva anche di mantenere un certo livello di contrattualità con le principali autorità di governo<sup>14</sup>. Se inizialmente l'istituto si limitò a compiti bancari nel tempo, con il crescere del debito genovese e della necessità di corrispondere i luoghi dovuti, ottenne il riconoscimento di nuove facoltà, come la direzione della zecca, un certo grado di giurisdizione civile, la gestione diretta di terre nel dominio di terraferma e nel Levante, fino ad arrivare all'affidamento del porto franco cittadino.

I nuclei famigliari più importanti furono l'unità di base del sistema politico genovese, contraltare di un'autorità centrale debole. Genova e, come si vedrà, anche Marsiglia, erano rette da un consorzio di uomini d'affari impegnati, oltre che nelle attività economiche e mercantili, in una estenuante e mai definitivamente risolta competizione per la supremazia<sup>15</sup>.

#### 4.2 *L'oligarchia genovese*

L'equilibrio della comunità genovese si reggeva su una capacità di reciproca deterrenza che, a sua volta, si basava su un bilanciamento dei poteri e delle risorse ottenute in una logica di fragile equilibrio. In questo equilibrio il ruolo fondamentale fu svolto proprio dal Banco, nonostante il suo carattere di istituzione semi-privata. Il solo bilancio dell'istituto superava anche di quattro volte la somma delle entrate e uscite delle spese statali<sup>16</sup>.

Un organismo gestito direttamente dalle principali famiglie creditrici del governo amministrava una quantità di risorse superiore agli enti del potere formale. Sempre all'approvazione dei protettori erano soggetti eventuali crediti verso il governo della Repubblica, il quale dunque

---

<sup>13</sup> Adam Wiszniewski, *Histoire de la Banque de Saint-Georges de Gênes, la plus ancienne banque de l'Europe*, Paris, Guillaumin et co., 1985, pp. 179-202.

<sup>14</sup> Cama, *Banco di San Giorgio e sistema politico genovese*, cit., pp. 110-111.

<sup>15</sup> Giacchero, *Il contributo della Casa di San Giorgio alla difesa della repubblica*, cit., p.171. Cfr. Steven A. Epstein, *Genoa and the Genovese, 958-1528*, Chapel Hill, North Carolina Press, 1996; Teofilo Ossian De Negri, *Storia di Genova*, Milano, Aldo Martello, 1968; Robert Sabatino Lopez, *Quattrocento genovese*, in *Su e giù per la storia di Genova*, Genova, Università di Genova, 1975.

<sup>16</sup> Cama, *Banco di San Giorgio e sistema politico genovese*, cit., p. 115.

dipendeva direttamente dai cordoni della borsa di San Giorgio. La creazione di nuovi tributi, così come la sospensione o l'annullamento di imposizioni precedenti, doveva necessariamente essere approvata dal Banco. La Repubblica non solo non gestiva direttamente le entrate fiscali, ma anche l'eventuale estensione della base impositiva era soggetta ad assenso da parte di terzi<sup>17</sup>.

In tal senso si può affermare che il Banco di San Giorgio finisse necessariamente per svolgere anche funzioni di tipo costituzionale. Il suo isolamento dalle contese politiche e il modo stesso di presentarsi, una sorta di Senato di uomini d'affari interessati al bene e alla stabilità della Repubblica, crearono un'immagine pubblica di saggezza, lungimiranza e orientamento verso l'interesse generale. Gli scontri aperti tra le fazioni cittadine erano affidate alla discussione nei Consigli della Dominante, mentre a San Giorgio l'oligarchia al potere si riuniva per perpetuare se stessa.

Da chi era composto questo ceto ai vertici delle principali amministrazioni genovesi? Dopo il 1528 il potere fu diviso tra Nobili vecchi e Nobili nuovi, caratteristica che venne rispettata anche per San Giorgio. Ad esempio nel periodo 1634-1644 vi furono 65 protettori, di cui 33 estratti dai Nobili vecchi e 32 dai Nobili nuovi. Un gruppo dirigenziale compatto che si scambiava le cariche tra Consigli della Repubblica e San Giorgio, assicurandosi che gli interessi di quest'ultimo fossero in linea con quelli del governo, riducendo il rischio di insolvenza del debito e garantendo una continuità politica non sempre manifesta. Non esisteva alcuna differenza, per quanto riguarda la qualificazione politica, tra il ceto dirigente della Repubblica e quello del Banco.

Il patriziato genovese comprendeva alla fine del Cinquecento circa 200 cognomi e alla fine del Settecento 135, molti dei quali entrati a far parte della nobiltà nel frattempo, da cui risultava il carattere costantemente selettivo del ceto dirigente del Banco<sup>18</sup>. Molti avevano il diritto ad essere chiamati ma era bene vigilare affinché pochi venissero eletti. Carlo Bitossi ha fatto notare come in questi due secoli si ritrovino costantemente i nomi di alcune famiglie, ai quali si aggiungevano poche altre di volta in volta. In particolare, figurano sei costanti tra i nobili "nuovi" (Balbi, Brignole, De Franchi, Durazzo, Invrea, Sauli) e sette tra i "vecchi" (Cattaneo, Doria, Gentile, Grimaldi, Lomellini, Negrone, Spinola)<sup>19</sup>. Bisogna tuttavia tenere in conto anche l'estinzione di alcune famiglie e l'immissione di altre, dopo accurate selezioni, oltre a saltuarie perdite di importanza o avvicendamenti con altre famiglie di più recente ascesa.

---

<sup>17</sup> Il banco si configura come un organismo semi privato, capace di porsi in posizione di forza rispetto ai singoli attori sociali. La Casa di San Giorgio era di continuo invocata dai magnifici di Palazzo Ducale per provvedere i mezzi necessari a Senato, Camera e alle altre magistrature per assolvere compiti istituzionali e concedere prestiti in caso di bisogno. Cfr. Giaccherò, *Il contributo della Casa di San Giorgio alla difesa della repubblica*, cit., p. 173.

<sup>18</sup> Carlo Bitossi, *Il governo della Repubblica e della Casa di San Giorgio : i ceti dirigenti dopo la riforma costituzionale del 1576*, in *La Casa di San Giorgio: il potere del credito*, a cura di Giuseppe Felloni, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2006, p. 98.

<sup>19</sup> Ivi, p. 100.

Si verificava spesso non solo una certa omogeneità, ma quasi la perfetta coincidenza tra il ceto dirigente della Repubblica e quello di San Giorgio, il quale trattava da pari a pari con le autorità e poteva gestire in maggiore autonomia i vari ordinamenti della Repubblica. Anche per questa ragione la retorica del porto franco genovese restò maggiormente legata a discorsi di amministrazione ordinaria e al controllo dei traffici.

Non è un caso se all'estero si affermò l'immagine della stabilità e ricchezza del Banco, in opposizione a una Repubblica decadente e litigiosa, la quale però era in realtà governata dagli stessi uomini. Dupaty, a proposito delle ricchezze del Banco, riferisce come:

En sortant du port-franc j'ai été visité la banque de saint George. C'est là qu'est renfermé sous cent clefs le mot de cette grande et terrible énigme, si la banque a des milliards, ou si elle doit des milliards. Cette énigme est le salut de l'état et en partie sa richesse<sup>20</sup>.

La solidità e l'esistenza stessa di San Giorgio dipendevano tuttavia dalla sopravvivenza dello Stato genovese, non il contrario, nonostante l'impressione di un governo interessato e dipendente dalla gestione del Banco. Le autorità della Repubblica avevano scelto di concedere parte delle proprie prerogative in ambito finanziario o monetario che altrimenti non sarebbero state in grado di garantire, o almeno non allo stesso modo. Gli attori sociali, assicurandosi il soddisfacimento di un interesse privato, dato dalle rendite e dai commerci sui luoghi, garantivano anche, nello stesso tempo, l'interesse pubblico.

#### 4.3 *Le istituzioni coinvolte nella gestione dello scalo*

Secondo i dati raccolti da Steven Epstein Genova ebbe, dal 1338 al 1538, 14 rivolte del popolo, 11 rivolte dei Nobili, 7 rivolte congiunte, 6 rivolte guidate dalla famiglia dei Fregoso e una guerra civile<sup>21</sup>. Rispetto ad altre illustri repubbliche come quella veneziana, si può dire che il governo ligure fosse piuttosto debole. Solo con la creazione del nuovo regime aristocratico del 1528 si affermò una certa stabilità politica, attraverso una netta suddivisione dei poteri fra gli Alberghi e le associazioni di famiglie, rappresentate sia da Vecchi che da Nuovi Nobili<sup>22</sup>. Il ceto oligarchico, suddiviso in 28 Alberghi sulla base di dimensione e lignaggio, veniva registrato nel Liber Civitatis o Libro Aureo, dal quale erano estratti i nomi dei possibili candidati alla guida del governo. Il

---

<sup>20</sup> Charles-Marguerite-Jean-Baptiste Mercier Dupaty, *Lettres sur l'Italie en 1785*, vol. I, Parigi, De Senne, 1786, p. 39. Cfr. Giovanni Assereto, *Viaggiatori francesi a Genova tra Seicento e Settecento: pregiudizi e stereotipi*, in «Memorie della Accademia Lunigianense di scienze Giovanni Cappellini», vol. LXX, 2000, pp. 1-12.

<sup>21</sup> Cfr. Epstein, *Genoa and the Genoese*, cit.

<sup>22</sup> Cfr. Avner Greif, *Political Organizations, Social Structure, and Institutional Success: Reflections from Genoa and Venice during the Commercial Revolution*, in «Journal of Institutional and Theoretical Economics», n. 151/4, 1995, pp. 734-740.



rinnovato periodo di pace permise all'aristocrazia genovese di imporsi a livello internazionale sul piano finanziario<sup>23</sup>.

Grazie alla riforma doriana del 1528 e alla successiva modifica del 1576 Genova, a differenza di altre repubbliche oligarchiche di antico regime, possedeva una costituzione scritta cui richiamarsi<sup>24</sup>. Si trattava di un testo scritto dalla forte valenza simbolica. Come ha notato Franco Venturi: «la formazione [...] dello Stato moderno può uscirne illuminata se la guardiamo non dal punto di vista delle monarchie vincitrici, ma dalle repubbliche tenacemente sopravvissute»<sup>25</sup>. I poteri politici erano affidati agli Alberghi che, come osservato per San Giorgio, tendevano a ripartirsi le principali cariche governative.

Era consueto che nella carriera di chi accedeva ai magisteri della Repubblica vi fosse il passaggio per San Giorgio e per i Collegi, sebbene in questi ultimi fosse più difficile mantenere una perfetta parità per via del fatto che le elezioni erano affidate all'andamento dei sorteggi. Nel tempo si verificò una contrazione delle casate più antiche alle quali fece fronte una sostanziale stabilità del gruppo dei nuovi, tra i quali vi erano però frequenti ricambi interni.

Le funzioni esecutive spettavano al doge e ai due collegi: il Senato e la Camera. Il Senato era composto da 8 Senatori o governatori, aumentati a 12 nel 1576, mentre la Camera era composta da 8 procuratori. I Senatori venivano eletti dal Consiglio Maggiore in base ad una lista preparata precedentemente da 28 assessori, uno per Albergo, mentre alla Camera sedevano i Senatori alla fine del mandato, oltre che gli ex dogi ai quali spettava la qualifica di procuratori perpetui<sup>26</sup>. Il potere legislativo veniva attribuito a due Consigli: il Maggiore, di 400 membri, e il Minore, di 100 componenti fino al 1652, divenuti poi 200. A questi Consigli spettava il compito di eleggere il doge, scegliere i 30 elettori incaricati di rinnovare ogni anno i membri stessi e conferire le altre magistrature principali<sup>27</sup>.

La magistratura portuale più importante fu quella dei Padri del Comune, istituita ufficialmente da Simone Boccanegra nel 1340 con il nome di Salvatori del porto e dei moli. Con

---

<sup>23</sup> Cfr. Fernand Braudel, *Civilization and Capitalism, 15<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> Century*, vol. III, *The Perspectives of the World*, Berkeley, University of California Press, 1992, pp. 164-168.

<sup>24</sup> Cfr. Giovanni Assereto, *Un percorso circolare. Le costituzioni genovesi dall'antico regime al 1814*, in *Studi storici dedicati a Orazio Cancila*, a cura di A. Giuffrida, F. D'Avenia, D. Palermo, Palermo, Mediterranea, 2011, pp. 1271-1286.

<sup>25</sup> Franco Venturi, *Utopia e riforma nell'illuminismo*, Torino, Einaudi, 1970, p. 32.

<sup>26</sup> Giovanni Forcheri, *Doge, Governatori, Procuratori, Consigli e Magistrati della Repubblica di Genova*, Genova, Tipografia Tredici, 1968, pp. 14-15.

<sup>27</sup> Luisa Piccinno, *Economia marittima e operatività portuale. Genova, secc. XVII-XIX*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2000, p. 68.

compiti inizialmente limitati all'ambito di polizia e giurisdizione sullo scalo, il loro potere aumentò e si estese progressivamente a tutta la città, sebbene con specifici settori di competenza<sup>28</sup>.

La gestione amministrativa e finanziaria costituì il fulcro e, soprattutto, il centro di potere dell'attività dei Padri del Comune. Fino al 1576 l'elezione dei cinque magistrati che lo componevano fu affidata ai Serenissimi Collegi, per poi divenire di competenza del Minor Consiglio. I Padri del Comune ricorrevano alla riscossione delle gabelle per sopperire alle spese necessarie nella manutenzione delle infrastrutture portuali. Nel 1588 l'accumularsi di diverse incombenze portò a dividere in due sezioni l'ufficio, tra Padri del Comune Conservatori del Porto e del Molo e Padri del Comune Conservatori del Patrimonio.

L'amministrazione giudiziaria spettò invece ai Conservatori del Mare, chiamati a gestire tutte le questioni che vedevano coinvolti i proprietari delle navi e il personale imbarcato. Luisa Piccinno ha ipotizzato la divisione dei compiti rispetto ai Padri del Comune: mentre questi si sarebbero occupati di tutto ciò che riguardava l'attività portuale, i Conservatori del Mare prendevano in carico gli affari legati alla navigazione interna allo specchio acqueo circondato dai moli<sup>29</sup>.

La vigilanza sanitaria era competenza dei Conservatori della Sanità, incaricati di verificare le condizioni degli equipaggi e delle merci in arrivo e di rilasciare patenti a quelle in partenza. Analizzando e cercando di valutare l'efficienza dello scalo genovese e delle sue infrastrutture nel corso dell'Età moderna, risulta evidente la frattura netta tra gestione portuale, affidata ai Padri del Comune, e la programmazione e gestione degli spazi a terra, di competenza principalmente della Casa di San Giorgio, oltre che delle magistrature annonarie, a dimostrazione della mancanza di una concezione unitaria del complesso portuale.

Lo sforzo di adeguamento del sistema genovese in funzione delle crescenti esigenze dei vettori risultò costante e vide l'opera congiunta di tutte le componenti cittadine coinvolte, nonostante i vincoli imposti dalla limitatezza delle risorse disponibili e dalla rigidità strutturale dell'apparato normativo della Repubblica.

#### 4.4 *La Camera di Commercio di Marsiglia*

Il Banco di San Giorgio fu definito da Machiavelli come «uno stato nello stato»<sup>30</sup>. Allo stesso modo la Camera di Commercio di Marsiglia può invece essere vista come un doppione della *Municipalité*.

---

<sup>28</sup> Luisa Piccinno, *Il commercio marittimo e lo sviluppo del porto di Genova tra Medioevo ed età Moderna*, in «Rivista di Storia Economica», n. 12, 2004, p. 12. Cfr. Valeria Polonio, *L'amministrazione della "Res pubblica" genovese fra Tre e Quattrocento. L'archivio "Antico Comune"*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n. XVIII, 1977, pp. 40-42.

<sup>29</sup> Ivi, p. 14.

<sup>30</sup> Niccolò Machiavelli, *Le istorie fiorentine*, Firenze, Salani, 1965 (1ed., 1532), p. 494-495.

La storia del porto franco di Marsiglia fu strettamente legata alle vicende dell'istituzione che ne divenne responsabile fin dalla fondazione. La Camera di Commercio di Marsiglia è la più antica di tutta la Francia e forse d'Europa. Le prime notizie su di essa, sebbene non ancora ufficialmente costituita, risalgono al XVI secolo. Fu fondata ufficialmente il 15 agosto 1599, in forma ancora sperimentale e sottomessa alle autorità comunali, dietro proposta del primo console, Honoré de Montolieu, con deliberazione del consiglio cittadino di cui facevano parte molti negozianti, commercianti e capitani marsigliesi, insieme riuniti nell'Hotel de Ville<sup>31</sup>. Si trattava di una istituzione "intermedia", legata da una parte a un mondo economico che cercava di organizzarsi e trovare dei modi per esprimersi attraverso propri rappresentanti, dall'altra a uno Stato che, lungi dall'essere onnisciente o onnipotente, spesso aveva bisogno di consigli in un ambito che i suoi dirigenti conoscevano poco<sup>32</sup>. Le camere di commercio in Antico Regime vissero in un costante stato di tensione tra rappresentatività politica e consulenza tecnica. Agivano essenzialmente attraverso rapporti scritti, inviati alle autorità provinciali o regie, ma anche attraverso negoziazioni più "ufficiose".

Inizialmente si trattava di un incarico annuale per quattro negozianti marsigliesi tra i più autorevoli che dovevano:

surveiller et prendre garde particulièrement aux affaires qui pourront concerner le négoce, tant pour le faire remettre en son premier état et splendeur que pour le maintenir, défendre et garder de toutes avaries, concussions, saccagements, impositions indues et autres abus, malversations et préjudices, soit des consuls ou particuliers de la Nation, ou bien des corsaires et autres [...] et à ces fins faire informer sur tout ce qu'ils connaîtront expédient et nécessaire, tant du passé que pour l'avenir, pour pouvoir remédier à tout, le mieux et le plus promptement qu'il sera possible<sup>33</sup>.

Questi mercanti presero il nome di deputati del commercio. Essi venivano «nommées par Messieurs les consuls, en l'assemblée et avec l'avis d'un bon nombre de notables et principaux marchands et négociants de ladite ville». Il 15 aprile 1600 il re Enrico IV ne approvò la costituzione<sup>34</sup>. Ogni anno nei primi giorni di agosto veniva rinnovata la metà dei suoi membri attraverso elezione.

Ai 4 mercanti principali furono sottoposti diversi assistenti come il tesoriere, i controllori e i notai. L'istituzione agli albori fu posta sotto la protezione e l'autorità del governo cittadino dal quale dipendeva. Ogni anno i deputati dovevano rendere conto ai consoli del proprio operato.

---

<sup>31</sup> Rambert, *Histoire du Commerce*, vol. IV, cit., p. 79.

<sup>32</sup> Claire Lemerrier, *Un si discret pouvoir, Aux origines de la chambre de commerce de Paris, 1803-1853*, La Découverte, Paris, 2000, p. 3.

<sup>33</sup> AMM, BB 57, *administration communale*, f° 135.

<sup>34</sup> ACCIMP, A 1, *Actes constitutifs de la Chambre de Commerce*, 15 avril 1600.

I primi anni di attività furono i più complessi. Si verificarono a più riprese conflitti con le autorità. I nuovi consoli non vedevano di buon occhio la delegazione di una parte del loro potere ad un'altra istituzione, sebbene a loro spettasse la ratificazione di ogni decisione della Camera e il ruolo formale di presidenti. Tra il 1619 e il 1622 l'ufficio venne temporaneamente soppresso. La totalità del controllo sul commercio tornò ai consoli i quali tuttavia, vista l'impossibilità di gestire la notevole quantità di affari, decisero di ristabilire la Camera con una limitazione delle funzioni a proprio vantaggio.

L'elezione dei suoi membri era affidata, come per le altre cariche comunali, al consiglio dell'Autorità, composto da 24 individui uscenti dal consiglio cittadino ogni anno<sup>35</sup>. Con una deliberazione del 24 aprile 1650 l'ufficio prese il nome definitivo di Camera di Commercio<sup>36</sup>. Ciononostante, i conflitti continuarono: si discuteva sul numero di assistenti, sulle tasse con le quali finanziare la Camera, sull'affidamento di altri uffici, come quello della Sanità. Venne anche istituito un nuovo collegio, composto sempre da 24 persone scelte tra i più esperti della città, per risolvere insieme ai consoli i problemi più pressanti che, di volta in volta, ci si ritrovava ad affrontare<sup>37</sup>.

Nelle sedute del consiglio cittadino del 3 e del 24 novembre 1650 venne sancita la definitiva separazione della Camera di Commercio dall'Amministrazione Comunale; i deputati del commercio, in una lettera indirizzata al loro avvocato nel Consiglio reale, affermarono di aver stabilito, dopo i contrasti con le autorità comunali, una sede nella loro "Maison commune", tra il molo e la rue des changes<sup>38</sup>. Esisteva al piano terra dello stesso edificio una loggia dei mercanti, prolungamento ideale del consiglio municipale e della Camera di commercio, luogo dove si trattavano gli affari: «temple où le dieu de l'Argent rassemble soir et matin tous les Marseillais»<sup>39</sup>.

La presidenza della nuova istituzione rimase ai consoli, che dovevano rendere esecutive le decisioni dei deputati: da questo momento la gestione delle finanze e degli archivi venne separata da quella della comunità. Furono appositamente nominati a tale scopo un tesoriere e un segretario, fissato ad otto il numero di consiglieri ed assistenti, selezionati tra i più importanti mercanti cittadini. Rimaneva il principio della rielezione di metà dei membri ogni anno, sebbene quest'ultima operazione spettasse al consiglio dell'Autorità e quello dei consiglieri all'ufficio dei 24, che rimase in carica per tutti i problemi urgenti della città.

Il finanziamento per la creazione di un budget privato della Camera venne assicurato da una serie di tasse, in particolare:

---

<sup>35</sup> Rambert, *Histoire du Commerce*, cit., vol. IV, pp. 80-81.

<sup>36</sup> ACCIMP, A 1, *Actes constitutifs de la Chambre de Commerce*, 24 avril 1650.

<sup>37</sup> Rambert, *Histoire du Commerce*, cit., vol. IV p. 81.

<sup>38</sup> ACCIMP, B 22, *Délibérations de la Chambre, correspondance active de la Chambre*, f° 15.

<sup>39</sup> Carrière, *Négociants marseillais au XVIII siècle*, cit., vol.I, p. 233. Cfr. Paul Giraud, *Marseille, l'hôtel de ville, la Loge, les deux Maison du Roi*, Marseille, Imprimerie don Bosco, 1962.

- Il diritto di tonnellaggio, riscosso sulle imbarcazioni provenienti dagli scali.
- Il diritto di consolato, sostituito nel 1722 al diritto di tonnellaggio, riscosso sulle navi e le merci sotto la responsabilità dei consoli nei vari scali del Levante.
- Il diritto sugli oli d'importazione, istituito soprattutto per evitare la concorrenza dall'Italia e che, in un secondo momento, fu applicato anche per gli oli provenienti da altri porti francesi.
- L'antico diritto di cottimo sulle navi in viaggio per gli scali del Levante o della Barbaria, una tassa variabile in base al tonnellaggio e al tipo di imbarcazione, a più riprese modificata o sospesa nel corso della storia del commercio marsigliese e definitivamente eliminata, con una decisione del consiglio cittadino, il primo gennaio 1767<sup>40</sup>.

A queste fonti di introiti si aggiunse, con l'istituzione del porto franco, il diritto del 20% sulle navi in provenienza dal Levante, trattato più avanti. Al di là di queste risorse la Camera poté ricorrere a prestiti ed imposizioni eccezionali e temporanei, pratica seguita anche dal consiglio municipale. Come nel caso del banco di San Giorgio, la buona tenuta delle casse della Camera fu sottolineata dai ministri dell'epoca e ad esempio, il primo gennaio 1787, ricevette il plauso ufficiale del ministero della Marina. Un'immagine molto diversa rispetto ai frequenti indebitamenti del consiglio municipale<sup>41</sup>.

Nonostante tali misure, gli scontri con i consoli non cessarono completamente. Nel 1659 la Camera venne sciolta di nuovo, sebbene per soli 5 mesi. Ci si trovava nel periodo della Fronda marsigliese. I disordini in città si susseguivano, vi furono scontri continui, diretti o sotterranei, con i rappresentanti dell'autorità reale; solo il riordino dell'amministrazione civile di Marsiglia nel 1660 confermò il ruolo della Camera, con poche ulteriori modificazioni<sup>42</sup>: al vertice vennero nominati gli *Asseseurs-échevins* al posto dei consoli, in quanto la carica nel frattempo era stata abolita. Un unico collegio elettorale, il consiglio dell'Autorità, fu incaricato della nomina di tutti i consiglieri e degli stessi deputati del commercio. Fu limitato il potere degli *échevins* e concessa una maggiore indipendenza. Il numero dei deputati, inizialmente di 4, fu portato a 12 con una riforma del 1650, a 16 con una successiva modifica del 1751, di cui 12 eletti per sei anni e rinnovabili annualmente a 2 alla volta. Nel 1779 il loro numero fu ridotto a 10, ciascuno con un mandato di 4 anni<sup>43</sup>.

<sup>40</sup> ACCIMP, C art. 1-9, *Impôts, taxes perçues au nombre du roi*.

<sup>41</sup> Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, cit., vol. IV, p. 315.

<sup>42</sup> Louis Mery, François Guindon, *Histoire Analytique et Chronologique des Actes et Délibérations du corps et du Conseil de la Municipalité de Marseille, depuis le Xe siècle et jusqu'à nos jours*, Marsiglia, Hoirs Feissat ainé et Demonchy, 1841, p. LXV.

<sup>43</sup> Jean Reynaud, *La Chambre de Commerce de Marseille à travers ses archives*, Marseille, M. Audry, 1947, p. 12.

La Camera di Commercio si occupava di tutti gli affari riguardanti i traffici portuali e ascoltava le lamentele dei mercanti e dei capitani di imbarcazioni, svolgendo una funzione di intermediazione prima di arrivare al tribunale di commercio. Si occupava degli scambi e delle rotte commerciali che coinvolgevano la città, sovrintendendo alla direzione generale del commercio con il Levante e con la Barbaria. In ognuno di questi scali veniva stabilito un console della nazione francese, di solito scelto tra le principali famiglie di Marsiglia. Svolse un ruolo complementare alle istituzioni regie per tutto ciò che riguardava le tassazioni sulle merci in entrata o in uscita e la proibizione di alcuni prodotti. Era incaricata anche della sorveglianza dell'industria marsigliese per verificare l'integrità dei prodotti, del controllo sulle operazioni dei *courtiers*, di riscuotere le tasse sugli oli, ecc<sup>44</sup>.

Inoltre era tenuta a versare delle pensioni permanenti a diversi funzionari regi, come l'ambasciatore alla Porta ottomana, l'ispettore del commercio, il primo ufficiale della Marina, senza contare i consolati di Levante, della Barbaria e degli scali.

Tutte queste incombenze permisero di discutere alla pari con il consiglio municipale e con i rappresentanti dell'autorità centrale, facendo anche affidamento su un'ulteriore risorsa: le finanze.

Nel XVIII secolo venne progressivamente definito il suo statuto e le sue attribuzioni. Con un editto del 13 agosto 1751 ed una ordinanza del primo gennaio 1753 venne definitivamente costituita e riconosciuta in ambito nazionale, con a capo i quattro *échevins* e i dodici deputati del commercio<sup>45</sup>. Tra gli anni 1770-1780, in seguito alla partenza delle ultime galere regie verso Tolone e fino alla demolizione degli edifici dell'arsenale, ebbe in carico i servizi portuali, una conquista sancita dalla costruzione del faro a riverbero sull'isola Planier<sup>46</sup>.

Dalla storia della Camera si può seguire in parte l'andamento del commercio marsigliese. Nonostante il suo carattere autonomo, essa mantenne stretti rapporti con il potere municipale, in quanto gli *échevins* e l'assessore ne rimanevano membri di diritto. I deputati che formavano le sue fila erano scelti all'interno dei rappresentanti di spicco del ceto dei *négociants* ed erano direttamente coinvolti nei principali flussi di traffico che facevano capo a Marsiglia, in particolare quelli con il Levante.

La lettura dei memoriali e delle relazioni dei deputati della Camera permettono di osservare le questioni del grande commercio marsigliese, piuttosto che le preoccupazioni quotidiane del singolo mercante. La Camera faceva spesso ricorso ai consigli di altri negozianti o capitani di imbarcazioni, di cui sono rimasti numerosi *procès-verbal*. Con la franchigia del porto e il

---

<sup>44</sup> Rambert, *Histoire du commerce*, cit., vol. IV, pp. 307-308.

<sup>45</sup> Alezais, Artaud, T. Bérengier et al., *Marseille à la fin de l'ancien régime*, Marseille, Jeanne Lafitte, 1896, p. 440.

<sup>46</sup> André Zysberg, *Marseille au temps du Roi-soleil: la ville, les galères, l'arsenal, 1660 à 1715*, Marseille, Jeanne Lafitte, 2007, p. 198 ; cfr. Paul Gallerand, *La transformation des arsenaux royaux en domaine urbaine (1781-1795)*, Tesi di Dottorato, Aix-en-Provence, Aix-Marseille Université, 1954.

consolidamento del monopolio dei commerci levantini il potere di questo istituto venne ulteriormente aumentato.

Nella città provenzale inoltre, dove nelle grandi questioni vi era sempre la necessità di “persuadere” tutta una serie di personaggi e autorità intermedie fino ad arrivare al sovrano, si creò un dibattito sul porto franco più complesso e articolato rispetto a Genova, ammantato da una costante patina “ideologica” che cercava di mascherare i giochi di potere e gli interessi interni. I deputati del commercio a Parigi, ad esempio, furono gli intermediari indispensabili delle cause marsigliesi. Questi agenti risiedevano a tempo pieno vicino ai consiglieri e ai ministri regi, da dove intrattenevano una fitta corrispondenza con la Camera di Commercio. Fino al 1668 essa condivideva la scelta del deputato con la *Municipalité*<sup>47</sup>.

La Camera si pose come un organo di controllo fondamentale; oltre a svolgere le funzioni elencate si ritrovò spesso a rivestire ruoli ben più diplomatici o “assistenziali”. Come emerso dagli archivi uno straniero, se incorreva in qualche problema durante il suo soggiorno, che fosse residente o meno a Marsiglia, commerciante o viaggiatore, preferiva rivolgersi alla Camera piuttosto che alle autorità comunali. Dal 1776 al 1779 delle lettere patenti e un’ordinanza regia tolsero al consiglio cittadino la possibilità di eleggere i deputati del commercio. I due organi avrebbero funzionato separatamente nella loro organizzazione, ma non sarebbero venuti meno i contatti reciproci; la Camera non rimase mai confinata in un ruolo puramente economico<sup>48</sup>.

#### 4.5 *Le famiglie al potere*

Come per la situazione genovese, anche nella gestione della Camera si possono notare dei costanti avvicendamenti. Le principali famiglie di negozianti del momento cercavano di piazzare i propri membri di spicco nelle posizioni chiave delle assemblee cittadine. Nonostante la mobilità dei negozianti, si possono ritrovare alcuni nomi ripetuti costantemente tra i rappresentanti della *Municipalité* e della *Chambre*<sup>49</sup>.

Anche la nobiltà marsigliese si caratterizzò per alcuni aspetti particolari: l’inclinazione al commercio, che ne giustificava l’attaccamento alle franchigie cittadine, la spartizione ereditaria

---

<sup>47</sup> Cfr. Joseph Fournier, *La Chambre de Commerce de Marseille et ses représentants permanents à Paris*, Marseille, Barlatier, 1920.

<sup>48</sup> Le lettere patenti del 13 agosto 1751 stabilirono, al posto di quattro deputati e otto consiglieri, dodici deputati eletti per sei anni, come gli *échevins*. L’ordinanza del 27 novembre 1779, applicando la riforma del 1766, che aveva riportato nel consiglio cittadino i nobili e gli avvocati, ridusse a nove i membri della Camera, otto deputati e un *échevin*.

<sup>49</sup> Cfr. Octave Teissier, *Armorial des échevins de Marseille de 1660 à 1790*, Marseille, Marius Olive, 1883. Negli *Archives Municipales* di Marsiglia è conservato un faldone contenente memoriali, rapporti ed editti su questi rapporti, cfr. AMM, HH 375, *Chambre de Commerce. Rapports avec les échevins*, 1702-1784.

delle cariche attraverso un loro monopolio quasi completo e le differenti origini delle grandi casate, che si proclamavano eredi di una tradizione di commercio e di autogoverno<sup>50</sup>.

I nessi tra nobiltà e mondo della mercatura, come a Genova, erano molteplici. Le lettere patenti del 1566 autorizzarono ufficialmente la nobiltà di Marsiglia ad esercitare il commercio, a condizione di non dedicarsi alla vendita al dettaglio in bottega<sup>51</sup>. Questa concessione rientrava nelle politiche regie sul ruolo di Marsiglia in ambito commerciale.

La gestione delle cariche era affidata a una parte della popolazione che possedeva il diritto di eleggere i suoi rappresentanti sulla base della posizione sociale e finanziaria raggiunta. La continuità degli affari di governo era lasciata agli individui più affermati: la buona gestione dei propri conti era garanzia di una riuscita pubblica. Fino al 1766 la netta preponderanza di famiglie negozianti, se si poteva spiegare per la loro stessa ricchezza e influenza, fu dovuta anche ad una politica del potere centrale.

Tra il 1486 e il 1660, sebbene le strutture amministrative e legali fossero rimaste sostanzialmente inalterate, vi furono conflitti continui<sup>52</sup>. I Forbin, Valbelle, Montolieu, Mirabeau, d'Albertas e Glandèves erano le sole famiglie nobili in grado di aspirare all'ambita carica del primo *chaperon*, il primo console<sup>53</sup>. Nessuno poteva teoricamente far parte del consiglio cittadino senza essere cattolico, originario di Marsiglia o sposato con una marsigliese. Gli scontri della Lega e della Fronda marcarono l'inizio di un periodo di forte crisi per la nobiltà marsigliese, che assisteva al proprio progressivo deterioramento a fronte dell'espandersi di un ceto mercantile-borghese dinamico ed imprenditoriale<sup>54</sup>.

I sovrani continuarono a cercare di promuovere l'avvicinamento della nobiltà alle attività commerciali, favorendo l'integrazione tra i due gruppi. Florentin de Thierrat, giurista, nel 1606 scrisse: «que la Richesse soit un moyen de parvenir à la noblesse politique: cela est sans contredit, vue ce qui s'en pratique journellement»<sup>55</sup>. L'ascesa sociale di un membro della famiglia non impediva ad altri rami della stessa di continuare a garantire un'influenza importante sul potere

---

<sup>50</sup> Cfr. Junko Thérèse Takeda, *Marseille between Crown and Commerce*, Baltimore, John Hopkins University Press, 2011.

<sup>51</sup> Per i processi di nobilitazione e, in generale, il funzionamento della nobiltà in Francia e in Europa cfr. George Huppert, *Il Borghese Gentiluomo: saggio sulla definizione di élite nella Francia del Rinascimento*, Bologna, Il Mulino, 1978; Renato Moro, *Il tempo dei signori. Mentalità, ideologia, dottrine della nobiltà francese di Antico Regime*, Roma, Savelli Editore, 1981; Jean-Pierre Labatut, *Le Nobiltà Europee*, Bologna, Il Mulino, 1978; Norbert Elias, *La civiltà delle buone maniere*, Bologna, Il Mulino, 2009; Norbert Elias, *La società di corte*, Bologna, Il Mulino, 2010.

<sup>52</sup> Takeda, *Between Crown and Commerce*, cit., pp. 22-23.

<sup>53</sup> Lo *Chaperon* era una sorta di cappa che i consoli indossavano nelle cerimonie pubbliche, segno distintivo della loro qualifica.

<sup>54</sup> Cfr. Davis Bitton, *French nobility in crisis, 1560-1640*, Stanford University Press, 1969; Monique Cubells, *A propos des usurpations de noblesse en Provence, sous l'Ancien Régime*, in «Provence Historique», n. 81, 1970, pp. 224-301; Valérie Pietri, *Vraie et fausse noblesse: l'identité nobiliaire provençale à l'épreuve des réformations (1656-1718)*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 66, 2003, pp. 79-91.

<sup>55</sup> Florentin De Thierrat, *Trois Traictes Scavoir*, Whitefish, Kessinger Publishing, 2009 (1ed. 1606), p. 166. Cfr. Ellery Schalk, *L'épée et le sang*, Champ Vallon, Seyssel, 1996.



urbano. Gran parte delle famiglie proveniva poi da altre località rispetto alla sola Provenza. Molti venivano da Genova, alcuni dalla Corsica o da altre province vicine.

Quella di *négociant* era una sorta di tappa intermedia di un percorso che vedeva come culmine l'ottenimento di un titolo nobiliare e l'acquisto di qualche rendita, come esemplificato dalle vicende di Georges Roux<sup>56</sup>. Anche l'esempio del *négociant* Antoine-Ignace d'Anthoine è altrettanto esplicativo. Proveniente da una famiglia di magistrati, iniziò la sua carriera al servizio dei Seymandi raggiungendo il successo contribuendo all'introduzione del commercio francese nel mar Nero. Membro della Camera di Commercio, riuscì ad ottenere il titolo di barone e ad essere eletto *maire* di Marsiglia, carica riservata ai nobili, organizzando anche un ottimo matrimonio con la figlia di François Clary, altro negoziante importante<sup>57</sup>. Non a caso si parla di "*ancien négociant*" anche quando ci si riferisce a *négociant* nobilitati.

Il *négociant* era riconosciuto come un virtuoso e onorevole membro della società, distinto dal mercante<sup>58</sup>. A differenza di quest'ultimo, non apparteneva a una corporazione. Ma il successo di un'élite mercantile non poteva costruirsi solo su strategie di isolamento e distinzione, come hanno dimostrato le ricerche di Annastella Carrino<sup>59</sup>. Ad esempio, proprio i mercanti di origine genovese Straforello e Peragallo, studiati da Annastella Carrino nel loro conflitto con la *Municipalité*, conobbero una integrazione graduale e interessante nei meccanismi di potere marsigliesi<sup>60</sup>. Nel giro di un paio di generazioni, dopo gli scontri iniziali nella seconda metà del XVIII secolo, è possibile rintracciare uno Straforello deputato del commercio e un Peragallo autore di saggi e canzoni nazionalistiche su Marsiglia. In un memoriale della Camera di Commercio del 1749 venne invece spiegato come, sebbene Peragallo e un suo altro associato, Barthelemy Benza, non soddisfacessero appieno i requisiti per la cittadinanza, furono autorizzati ad acquistare imbarcazioni francesi per svolgere il commercio con le Americhe senza problemi. Quando Benza chiese lo stesso privilegio per il commercio levantino la Camera ordinò indagini approfondite per stabilire se potesse ricevere la cittadinanza<sup>61</sup>. Una finestra che fa luce su un ceto dal carattere molto eterogeneo e particolare,

---

<sup>56</sup> Figura di spicco del commercio marsigliese del XVIII secolo, cfr. Adrien Artaud, *Un armateur marseillais au XVIII siècle (Roux de Corse)*, Marseille, Barlatier, 1905 ; Michel Vergé-Franceschi, *Roux de Corse (1704-1792), principal armateur marseillais*, in *Commerce et échanges maritimes, XVIIe-XIXe siècle*, a cura di Michel Vergé-Franceschi, Ajaccio, Alain Piazzolla, 2005, pp. 111-130.

<sup>57</sup> Paul Masson, *Les Bouches-du-Rhône, Encyclopédie Départementales*, vol.IV (2a parte), *Dictionnaire Biographique des origines à 1800*, Parigi, Librairie Ancienne Honorat Champion, 1931, p. 27.

<sup>58</sup> Cfr. Jacques Savary, *Le parfait négociant*, Paris, Estienne et fils, 1749.

<sup>59</sup> Cfr. Annastella Carrino, *Una folla mercantile fra pratiche e identità: nella Marsiglia settecentesca risalendo il Tirreno*, in *Lo spazio tirrenico nella "Grande Trasformazione". Merci, uomini e istituzioni nel primo Settecento e nel primo Ottocento*, a cura di Biagio Salvemini, Bari, Edipuglia, 2009, pp. 217-238.

<sup>60</sup> Annastella Carrino, *Honneur marchand et espaces urbains. Le cas Straforello et Peragallo à Marseille à la fin du XVIII siècle*, in *Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au XVIIIe siècle: institutions, appartenances, pratiques*, a cura di Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour, Biagio Salvemini, Aix-en-Provence, UMR Telemme, 2014, pp. 99-117.

<sup>61</sup> ACCIMP, H 8, *Commerce des étrangers à Marseille*, 30 janvier 1749.

che si cercava di legittimare ed uniformare perpetuandosi in modi diversi, anche con l'apporto di elementi esterni. Alcune famiglie dovevano avere origini ben più remote. Tra le carte del Parlamento di Provenza si può trovare un editto regale promulgato il 12 aprile 1778 che ordinava, per la sola Provenza, di non tenere conto nelle famiglie nobili di eventuali origini da famiglie «Juifs, Sarasins, Mahometans»<sup>62</sup> per l'ammissione alle cariche ed alle corporazioni riservate a questo prestigioso ordine, anche in caso di passate alleanze con le suddette famiglie.

#### 4.6 *Le principali istituzioni di Marsiglia*

Anche a Marsiglia esisteva quasi una perfetta identità tra l'élite del commercio e gli uomini al potere<sup>63</sup>. La città possedeva un vissuto giuridico e istituzionale differente da quello del paese di cui si trovò improvvisamente a far parte dal 1481<sup>64</sup>. Si configurava come un'anomalia sia da un punto di vista legislativo sia fiscale. I suoi capi rifiutavano di sedere nei due principali organi provinciali che avevano sede ad Aix-en-Provence: l'assemblea degli stati, che riuniva i tre ordini della nobiltà, del clero e del terzo Stato, e l'assemblea delle comunità, che riuniva i rappresentanti delle comunità territoriali<sup>65</sup>. A queste assemblee venivano tuttavia inviati degli osservatori; questi, non potendo intervenire direttamente, restavano in disparte rispetto alle manovre politiche locali ma nello stesso tempo, con la loro presenza, potevano riportare informazioni aggiornate su ogni eventuale minaccia agli ordinamenti cittadini.

La volontà di difendere i privilegi fu all'origine di importanti movimenti di rivolta che si svilupparono tra XVI e XVII secolo<sup>66</sup>. Il potere, fino al 1666, era affidato ad un collegio di tre consoli ed un assessore, eletti annualmente tra i 24 membri uscenti da un collegio di 72 cittadini. Questo collegio, a sua volta, rimaneva in carica per tre anni e veniva annualmente rinnovato per un terzo. Per ricoprire la prestigiosa carica di console venivano richieste l'appartenenza alla nobiltà, l'adesione al cattolicesimo ed un censo minimo che poteva variare dai 10.000 scudi della carica di

---

<sup>62</sup>ADBdR, B 3468, *Enregistrement des lettres royales et bulles du pape*, 12 avril 1778.

<sup>63</sup> Cfr. Guy Saupin, *La présence marchande dans les Municipalités des villes portuaires en France à l'Epoque Moderne*, in *Gens de mer. Ports et Cités aux Epoque Ancienne, Médiévale et Moderne*, a cura di Éric Guerberd e Gérard Le Bouedec, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013, pp. 219-240 ; Nora Temple, *Municipal elections and municipal oligarchies in eighteenth-century France*, in *French government and society, 1500-1850*, a cura di John Boscher, Londra, Athlone Press, pp. 70-91; Thomas J. Schaeper, *Government and Business in Early Eighteenth-Century France: the case of Marseille*, in «Journal of European Economic History», vol. 17/3, 1988, pp. 531-557.

<sup>64</sup> Augustin Fabre, *Histoire de Marseille*, vol. I, Marseille, Marius Olive, 1829, p. 31.

<sup>65</sup> François-Xavier Emmanuelli, *L'administration provinciale des États de Provence (XVIe-XVIIIe siècles). Bilan provisoire*, in «Liame», n. 23, 2011, pp. 1-17. URL: <http://liame.revues.org/129>

<sup>66</sup> Wolfgang Kaiser, *Marseille au temps des troubles, 1559-1596 : morphologie sociale et luttes de factions*, Paris, EEHESS, 1992; Jean François Dubost, *Marseille, ville rebelle*, in «L'Histoire», n. 175, 1994; André Zysberg, *Marseille au temps du Roi-Soleil*, Marseille, Jeanne Laffitte, 2007.

primo console ai 4.000 per quella di terzo<sup>67</sup>; se ne deduce che i consoli non avessero tutti la stessa importanza.

Essi rivestivano un ruolo importante anche da un punto di vista simbolico: possedevano il titolo di governatori, protettori e difensori delle franchigie e delle libertà di Marsiglia. L'assessore aveva funzioni più propriamente notarili e doveva essere scelto tra gli esponenti dell'ordine degli avvocati<sup>68</sup>.

La città andava fiera del suo passato indipendente. Fin dal nome, i consoli richiamavano la Roma repubblicana. Tutti i principali corpi cittadini, i consoli come i consiglieri, spesso ricorrevano ad un linguaggio intriso di valori "classici" che sottolineasse le antiche relazioni con le grandi repubbliche del passato come Atene, Roma o Cartagine<sup>69</sup>. Questo tipo di retorica non cambiò neanche in seguito alla rivolta della Fronda, anzi, venne reinterpretato e fatto proprio anche dal nuovo ceto al potere, quello dei negozianti.

Lo statuto del 1660, promulgato dal giovane Luigi XIV entrato in città a seguito delle rivolte contro il fisco regio, abolì ufficialmente il consolato. Ai vertici del potere municipale vennero posti gli *échevins*, prima due poi quattro, lasciando appositamente vacante la posizione più elevata, quella del primo console.

Il consiglio cittadino era composto da 72 membri, rappresentanti eletti dei vari quartieri della città che si riunivano ogni anno, tradizionalmente, il 28 ottobre. In questa seduta annuale veniva rinnovato un terzo del consiglio; i rappresentanti uscenti, 24 notabili che andavano a comporre il temporaneo Conseil de l'Authorité, nominavano i consoli e le principali altre cariche cittadine per l'anno a venire: gli ufficiali della milizia urbana, dell'artiglieria, i giudici dei vari tribunali e, successivamente alla sua istituzione, i membri della Camera di Commercio. Nel 1652 il sistema di designazione delle principali cariche venne modificato e reso casuale, mediante l'estrazione a sorte da un contenitore con i nomi di tutti i membri del consiglio. Anche la formazione del consiglio venne modificata e quest'ultimo fu definito consiglio «perpetuo, fisso e immutabile», composto da 300 membri scelti tra le famiglie nobili.

I nomi dei candidati venivano selezionati da una lista presentata dal magistrato responsabile, il *viguier*, il vicario del sovrano, che si occupava anche della correttezza delle votazioni. In passato il *viguier* veniva scelto in quanto delegato e rappresentante del conte di Provenza; successivamente diventò il portavoce del re in città. Nella prima metà del XVII secolo ricopriva un ruolo marginale,

---

<sup>67</sup> Zysberg, *Marseille au temps du Roi-Soleil*, cit., p. 46.

<sup>68</sup> Monique Cubells, *Les pratiques politiques à Marseille au milieu du XVIIe siècle, Les usages politiques des conflits urbains*, n. 202, t. 50, 2000, p. 415 ; per maggiori informazioni sul ruolo dell'ordine degli avvocati nei meccanismi di potere cittadini, cfr. Ugo Bellagamba, *Les avocats à Marseille: praticiens du droit et acteurs politiques (XVIIIe et XIXe siècle)*, Aix-en-Provence, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2001.

<sup>69</sup> Takeda, *Marseille between Crown and Commerce*, cit., p. 7.

mantenendo solo l'incarico di autorizzare, nel nome del re, le deliberazioni del consiglio cittadino.

Le tensioni autonomiste presero il sopravvento nei grandi momenti di tensione che scossero il paese in questo periodo. In seguito alla salita al trono di Enrico IV al termine delle guerre di religione, a Marsiglia si scatenò una rivolta guidata da un ex capo della lega cattolica, Charles de Casaulx. Nonostante la presenza di uno dei leader del conflitto precedente, la rivolta non fu legata al contesto delle guerre di religione. Nel 1591 de Casaulx prese il potere, sostenuto dalla nobiltà cittadina, e dichiarò la nascita della «Repubblica marsigliese»<sup>70</sup>.

La città si alleò con il re di Spagna e si offrì di ospitare la sua flotta, ma la situazione sfuggì di mano a de Casaulx che iniziò rapidamente a perdere alleati<sup>71</sup>. Una parte dei suoi sostenitori tornò con il partito lealista accusandolo di essere un tiranno; nel 1596 venne assassinato per strada, mentre la ricompattata nobiltà cittadina si dichiarò pronta a giurare nuovamente fedeltà al sovrano<sup>72</sup>.

Una rivolta tutta marsigliese, come dimostrò lo strano tempismo, nella quale l'obiettivo non era avere un re cattolico come avrebbe voluto la lega, ma semplicemente tornare alla propria autonomia politico-doganale fuori della giurisdizione dei re di Francia.

#### 4.7 La Fronda marsigliese e la riforma dell'amministrazione

Il 1658 fu un altro anno di tensione. Durante la Fronda la città si schierò e rimase con il re e con Mazzarino. Nel corso dei conflitti tuttavia, i consoli si rifiutarono di pagare una tassa "volontaria" per il sostentamento della flotta francese impegnata contro la Spagna, deridendo l'intendente generale inviato per chiedere il pagamento. Vennero erette le prime barricate ed ebbe inizio la rivolta, guidata direttamente da una parte delle famiglie nobili marsigliesi con a capo i La Salle e i Niozelles, mentre il *viguier* cercò di mediare chiedendo l'aiuto dell'esercito per riportare l'ordine: esercito che, per via delle operazioni militari in cui era coinvolto, aveva trascorso l'inverno accampato in Provenza.

La situazione divenne ben presto caotica: Mazzarino aveva la potenza per soffocare la rivolta ma era impegnato contro la Spagna e preferì evitare che lo scontro portasse ad una nuova alleanza di Marsiglia con i nemici della Francia, come ai tempi di de Casaulx. Cercò di mediare e di tenere la situazione il più possibile sotto controllo, lasciando spesso campo libero ai giochi di fazione interni, mentre cercò di prendere tempo e dividere il fronte dei rivoltosi.

---

<sup>70</sup> Zysberg, *Marseille au temps du Roi-Soleil*, cit., p. 48.

<sup>71</sup> Cfr. Fabrice Micallef, *Approvisionnement, crise et diplomatie. L'expérience politique des dirigeants marseillais au temps de la ligue (1580-1596)*, in *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVIe siècle à nos jours*, a cura di Le Mao Caroline e Philippe Meyzie, Parigi, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2015, pp. 423-434.

<sup>72</sup> Per una storia completa di questa rivolta: Fabre, *Histoire de Marseille*, cit., pp. 297-434.

La strategia si rivelò fruttuosa. Con la firma del trattato dei Pirenei il 7 novembre 1659, Mazzarino poté occuparsi direttamente della situazione di Marsiglia. L'esercito entrò in forze in città e ne occupò i principali punti strategici, facendosi alloggiare gratuitamente dalla popolazione come avrebbe fatto un esercito invasore. I capi della rivolta vennero imprigionati e giustiziati, o esiliati: fu ristabilito duramente il controllo reale sulla città riottosa<sup>73</sup>.

Il magistrato Fortia de Piles, in virtù del comportamento tenuto durante le agitazioni, venne premiato con la nomina a governatore-magistrato cittadino, responsabile della città; insieme a ciò fu sancita ufficialmente l'ereditarietà della carica per la famiglia Fortia de Piles<sup>74</sup>, che l'avrebbe mantenuta fino alla Rivoluzione. Vennero edificate due fortezze sui lati della baia. Una rivolta verso la città, come monito per i cittadini, l'altra a protezione del porto, all'estremità sud-est del molo.

Questa decisione determinò la fine dell'autonomia militare di Marsiglia, che si era sempre occupata della propria difesa: tutte le armi, tranne le spade, vennero requisite dai Fortia de Piles. Il notaio Étienne Borély di Nimes, nel suo libro, scrisse come i marsigliesi avrebbero quasi preferito «arrendersi al Turco piuttosto che subire una cittadella», costruita all'ingresso del porto come monito per la «ville soumise»<sup>75</sup>. Dopo questa umiliazione Luigi XIV fece il suo ingresso da conquistatore in città, passando in carrozza per uno dei varchi fatti negli spalti della cinta muraria, il 2 marzo 1660, infrangendo platealmente i capitoli di pace. Stracciò lo statuto vigente, quello del 1652, e ne riscrisse uno del tutto nuovo<sup>76</sup>.

La maggior parte dei privilegi venne mantenuta. Solo i privilegi politici furono in gran parte aboliti. Fu eliminata la figura del console ed al suo posto vennero nominati due *échevins* (assessori) che non potevano più portare i titoli di difensori delle libertà e delle franchigie della città<sup>77</sup>. Il consiglio fu ridotto a 60 membri che dovevano scegliere il primo assessore tra i banchieri ed i negozianti, il secondo tra i borghesi ed i mercanti; il terzo, che aveva il ruolo dell'assessore nel precedente regolamento, doveva far parte dell'ordine degli avvocati. Il nuovo consiglio era incaricato di riunirsi ogni prima domenica del mese per discutere dei problemi della città, con una quota minima di presenze di almeno 25 membri<sup>78</sup>.

Responsabili del controllo municipale furono, oltre ai magistrati cittadini, il *viguier*, il governatore della provincia ed il presidente del parlamento ad Aix<sup>79</sup>. Vennero prese ulteriori misure

---

<sup>73</sup> Mery, Guindon, *Histoire Analytique et Chronologique*, cit., p. XLI.

<sup>74</sup> Alezais Artaud, Bérengier et al., *Marseille à la fin de l'ancien régime*, cit., p. 111.

<sup>75</sup> Zysberg, *Marseille au temps du Roi-Soleil*, cit., p. 62.

<sup>76</sup> Cfr. André Zysberg, *La punition de Marseille par Louis XIV en mars 1660: un châtement fécond*, in «European Urban History», n. 26, 2012, pp. 115-129.

<sup>77</sup> Anche se in realtà il titolo continuò ad essere utilizzato nei documenti municipali, cfr. AMM, HH 245, *Commerce*, 1619-1788.

<sup>78</sup> Mery, Guindon, *Histoire Analytique et Chronologique*, cit., p. LX.

<sup>79</sup> Ivi, p. LII.

per indebolire la nobiltà marsigliese, ritenuta responsabile della rivolta. Il sovrano proibì ai nobili la partecipazione nella politica municipale ed ordinò che a ricoprire le varie cariche fossero chiamati coloro che facevano parte del ceto dei *négociants*<sup>80</sup>. L'intento della corona fu il rafforzamento della classe mercantile a scapito della nobiltà, per confermare il ruolo di Marsiglia come polo commerciale nel mercato mediterraneo e, soprattutto, per indebolire la nobiltà ed evitare altri tentativi di rendere la città una sorta di “repubblica aristocratica”.

L'elenco dei poteri installati in città era ovviamente assai lungo: i nobili rimanevano saldamente installati in altri uffici controllati dal *corps de ville*, nella *Santé*, nelle *fermes*, nelle accademie, negli ospedali, nelle opere pie e nel mondo ecclesiastico.

Nel 1698 l'Intendente di Provenza stimava che a Marsiglia fossero presenti circa 200 *négociants*<sup>81</sup>. Savary aveva distinto il «commerce en gros» rispetto a quello al dettaglio riconoscendone il carattere superiore, un'opinione condivisa anche dalla monarchia che cercò di incoraggiare la successiva partecipazione della nobiltà alla mercatura con editti che esentassero dalla temuta deroga i nobili che si fossero dedicati a questo tipo di attività, essenziale per il *bien public*<sup>82</sup>. I nobili, come osservato da Biagio Salvemini, erano intrappolati in una sorta di incoerenza di status: collocazione elevata nella gerarchia a fondamento regio, mediocre nella gerarchia a fondamento urbano<sup>83</sup>.

Era una situazione precaria, alla quale si cercò di porre rimedio con il regolamento del marzo 1717, quando il ricordo della ribellione apparteneva ormai al passato. Con questo nuovo ordinamento si restaurò la condizione del *premier chaperon*, quello che era il primo console. Tuttavia restava chiusa ai nobili e riservata solo alla «gens de loge ou négociants». Una successiva dichiarazione del 27 luglio 1724 sembrò offrire qualche soddisfazione alle rivendicazioni nobiliari, permettendo l'accesso all'*échevinat* ai nobili che praticavano il negozio.

Dopo le rivolte seguite alla Fronda, in questi anni si accrebbero notevolmente il potere e le funzioni pubbliche dell'intendente di Provenza. Se durante il Regno di Enrico IV la carica era stata istituita per assicurare la transizione di Marsiglia sotto l'autorità regale, dal 1599 all'intendente fu affidato anche il ruolo di primo presidente del Parlamento di Provenza, incarico che gli permise di dirigere di fatto tutta la regione. Dal 1657 alla stessa carica fu aggiunto anche il titolo di assessore delle comunità di Provenza; l'unione di questi magisteri era stata incentivata dal re a seguito della

---

<sup>80</sup> Edouard Baratier, *Histoire de Marseille*, Toulouse, Privat, 1973, p. 188-89.

<sup>81</sup> Carrière, *Les négociants marseillais*, cit., p. 260.

<sup>82</sup> Savary, *Le parfait négociant*, cit., p. 408.

<sup>83</sup> Biagio Salvemini, *Spazi del mercato, spazi dei mercanti: gerarchie sociali ed istituzioni a Marsiglia tra la Fronda e la Rivoluzione*, in *Acque, terre e spazi dei mercanti. Istituzioni, gerarchie, conflitti e pratiche dello scambio dall'età antica alla modernità*, a cura di Daniele Andreozzi, Loredana Panariti, Claudio Zaccaria, Trieste, Editreg, 2009, p. 18. Cfr. ACCIMP, B 75bis, *Registre des mémoires de la Chambre de Commerce de Marseille*, 25 février 1760, 20 juin 1760.

Fronda marsigliese. Si trattò di una mossa per avere un agente affidabile in un posto di comando e per monitorare le spinte independentiste della regione. La carica concentrava su di sé tutti i principali ruoli del governo provinciale<sup>84</sup>.

Nel settembre del 1766 fu promulgata su ordine del sovrano una ulteriore riforma che, pur apportando solo delle lievi modifiche a quella del 1660, determinò un'importante riorganizzazione dell'amministrazione municipale. La prima carica cittadina a Marsiglia divenne quella di sindaco, il *maire*, eletto ogni tre anni tra i ranghi della nobiltà con un censo minimo di 20.000 lire di beni a Marsiglia o nel suo territorio, o sotto forma di capitale di rendita. A questa figura era subordinato il consiglio municipale composto da 36 membri: nove nobili, negozianti o meno, nove negozianti non nobili, nove borghesi, sei *détaillants* e tre avvocati. Inoltre, venne richiesto che tutti i membri del governo municipale fossero marsigliesi o sposati ad una marsigliese<sup>85</sup>.

Seguivano poi i nuovi *échevins*. Due venivano scelti tra i negozianti o i commercianti all'ingrosso, non nobili, che non avessero tenuto bottega da almeno tre anni. Altri due tra i borghesi ed i mercanti che non tenevano direttamente bottega da almeno tre anni e che non facevano commerci. Rimase inalterata la carica dell'ultimo assessore, scelto tra gli avvocati, al quale veniva richiesto un censo di 10.000 lire<sup>86</sup>.

A questo regolamento, che separò il commercio dalla gestione municipale, seguiva il nuovo regolamento della Camera del 1779, con il quale uno degli *échevins* negozianti venne posto a capo della *Chambre*, mentre il principio della designazione dei suoi membri da parte della *communauté* fu sostituito da quello della cooptazione dall'interno dell'ambito mercantile stesso.

In ogni caso, lo slancio mercantile settecentesco impresso un movimento vorticoso ai vertici della società marsigliese ed impedisce nella maggior parte dei casi di sostantivizzare sociologicamente le posizioni degli attori. Tutte queste vicende si svolsero in un gruppo relativamente ampio di famiglie che avevano tutte quante una base mercantile e collocarono i loro membri in posizioni sociali molto differenziate.

Il commercio fu l'orizzonte comune alle élite marsigliesi e genovesi. Al suo interno era possibile trovare individui che commerciavano senza essere nobili o patrizi, ma costoro erano i meno adatti a governare la città in quanto non vi erano radicati, non avevano beni fondiari ma solo capitali che si muovevano per terra e per mare alla ricerca congiunturale del luogo in cui essere investiti.

---

<sup>84</sup> Per la storia di questa carica:

<http://www.archives13.fr/archives13/CG13/cache/offonce/pid/245;jsessionid=3FE4BFE76D1309CA85524DAC8E431BE8>

<sup>85</sup> Mery, Guindon, *Histoire Analytique et Chronologique*, cit., pp. CCCCXXII-CCCCLIV. Cfr. Yolande Aloisi, *La vie publique à Marseille au XVIIIe siècle d'après les Régistres du Cèremonial (1742-1791)*, Tesi di Dottorato, Aix-en-Provence, Aix-Marseille Université, 1984.

<sup>86</sup> Alezais Artaud, Bérengier et al., *Marseille à la fin de l'ancien régime*, cit., pp. 114-115.

Mentre a Genova non c'era contraddizione tra la condizione di nobile e quella di negoziante, Marsiglia si caratterizzò per questa situazione ibrida: i negozianti, individui per definizione privi di condizione e di radicamento, avevano il controllo dei due principali organi della città, quello della *communauté* e della *Chambre de Commerce*.

#### 4.8 Il funzionamento delle franchigie

Ogni franchigia fu molto diversa dalle altre e da se stessa, anche a seconda del periodo preso in esame. Le norme in vigore a Genova, rispetto a quelle di Marsiglia, imporrebbero di adoperare nomi diversi per degli ordinamenti che in comune, in fondo, avevano solo alcuni principi cardine: la libertà di commercio, la tolleranza verso la presenza di stranieri, il bisogno di attirare i flussi del commercio internazionale anche a costo di perdere parte degli introiti doganali.

Le due realtà erano poi caratterizzate da logoranti confronti, indecisioni, titubanze e debolezze che costituivano i reali motivi delle decisioni. Se lo Stato settecentesco iniziava ad annunciare pretese più robuste era, nel mare e lungo i confini, ancora incapace di praticarle e, in ogni caso, non si trattava di un'anticipazione dello «Stato minimo ottocentesco»<sup>87</sup>.

Il risultato di tale attività normativa fu un complesso corpo a corpo tra i molti attori sociali coinvolti, in variabili e non scontate alleanze: i ministri regi, la corte e la burocrazia centrale, i colleghi cittadini, le ramificazioni periferiche, il corpo mercantile e gli interessi che si affollavano attorno ai traffici e lungo le vie di terra percorse dalle merci. Un corpo a corpo che svela la densità politica della sfera amministrativa. Una sfera in cui partecipavano tutti gli attori, dando vita ad una competizione capace di rendere concreta la nozione di commercio attivo.

Uno scontro che passò, soprattutto nel caso di Marsiglia, anche attraverso una battaglia per la visibilità, la capacità cioè di alcuni attori di imporsi sugli altri e vedere riconosciuta la propria voce come rappresentativa del *bien public* ossessivamente citato nei documenti<sup>88</sup>. Da queste battaglie emerge vincente, nella sfera delle rappresentazioni, l'autorità di istituti come la Camera di Commercio o il banco di San Giorgio, che si imposero quali interlocutori privilegiati delle politiche statali, detenendo anche parte del potere amministrativo. Fu anche all'interno di tali competizioni e di queste relazioni che si costruirono le trame istituzionali degli Stati, la narrazione del bene pubblico e le strategie commerciali.

---

<sup>87</sup> Biagio Salvemini, *Negli spazi mediterranei della "decadenza". Note su istituzioni, etiche e pratiche mercantili della tarda età moderna*, in «Storica», n. 51, 2011, pp. 7-51. Cfr. Manuela Albertone (a cura di), *Governare il mondo. L'economia come linguaggio della politica nell'Europa del Settecento*, Milano, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, 2009.

<sup>88</sup> Cfr. David Kammerling Smith, *Au Bien du Commerce. Economic Discourse and Visions of Society in France, 1700-1750*, Tesi di Dottorato, University of Pennsylvania, 1995.



La Repubblica genovese, proprio in quanto tale, non aveva da rendere conto ad un'autorità lontana nella formulazione degli editti. Per questa ragione gli uomini del Banco erano più liberi di sperimentare diverse soluzioni e trarne valutazioni a partire dalle quali orientare le politiche successive: gli esempi sono stati numerosi.

A Marsiglia invece, città gestita dai negozianti dentro un sistema monarchico accentratore e con conflitti interni legati alla stessa suddivisione delle cariche, si cercò di privilegiare l'immagine di fissità degli ordinamenti. Tecnicamente gli unici editti con i quali fu regolato il porto franco nel corso dei due secoli della sua storia furono quello del 1669 e la successiva ordinanza del 1703. Al di là di questi riordinamenti, si cercò di promuovere una immagine statica delle norme concesse dal sovrano per fondarne l'autorità.

Nella realtà quotidiana, a partire dal momento successivo alla promulgazione degli editti di franchigia, iniziarono gli scontri di potere per impadronirsi delle risorse a cui questi statuti garantivano l'accesso. La tensione era continua, ad esempio negli scontri con i *fermiers* a Marsiglia o nel continuo rimaneggiamento delle norme a Genova, però a livello legislativo e politico si cercò sempre di esaltare l'ortodossia nei confronti delle norme iniziali, evitando troppi cambiamenti ufficiali per il timore di perdere i vantaggi acquisiti. Una preoccupazione meno presente nello scenario genovese.

#### 4.9 Genova

La franchigia di Genova, come già osservato, può essere fatta risalire al primo porto franco delle vettovaglie del 1590. In questo primo editto a un capitano di imbarcazione, di qualunque religione o nazionalità che fosse, era sufficiente arrivare in porto con due terzi del carico in granaglie per usufruire dell'esenzione doganale. Non era presente alcuna esenzione dalla tassa di ancoraggio e il pagamento avveniva nel momento dello sbarco. Le esenzioni erano limitate alle merci che rimanevano a bordo. Il mercante straniero poteva arrivare in porto e andarsene senza pagare nulla per la merce rimasta invenduta. Nello stesso decreto era compreso anche un salvacondotto generale verso i patroni, i marinai, mercanti e altri eventuali intermediari per «cause civili et debiti pubblici et privati come criminali essetuato solamente il delitto di offesa maestà divina et humana»<sup>89</sup>. Il deposito franco e il salvacondotto erano limitati a un anno, in quest'ultimo caso chi voleva usufruire dell'impunità era tenuto a rimanere a bordo del vascello.

Nella prima versione l'editto di franchigia riguardò solo la Dominante. Dopo un anno fu modificato per includere le riviere, mentre nel 1591 tornò ad essere una prerogativa della capitale. Nel 1593 fu introdotto un nuovo concetto, quello dei limiti di provenienza entro i quali le

---

<sup>89</sup> ASG, *Magistrato dell'Abbondanza, Actorum*, n. 723, 12 febbraio 1591.

agevolazioni del porto franco sarebbero state concesse. Solo le navi provenienti da Ponente al di là dello stretto di Gibilterra sarebbero state ammesse in franchigia. Con variazioni continue riguardo ai limiti specifici, questo sistema durò fino alla caduta della Repubblica.

In seguito alle nuove restrizioni i vantaggi del porto franco si affievolirono ed iniziarono ad essere messi in dubbio, tanto che nel giro di pochi mesi si arrivò alla sua sospensione<sup>90</sup>. Dopo un vuoto di 15 mesi la zona franca venne ricostituita nel 1595 e il rinnovo da annuale divenne quinquennale. L'interesse crescente del banco di San Giorgio appariva evidente nel testo del successivo rinnovo del 1605. In questo documento fu inserita esplicitamente la formula «per quel che tocca alle gabelle ricercare l'assenso di San Giorgio»<sup>91</sup>.

Nel 1609 si raggiunse l'accordo per la creazione di un porto franco generale delle merci, con una estensione del provvedimento a quasi tutti i colli che fossero transitati per lo scalo ligure, ad eccezione di quelli provenienti da altri porti del Dominio<sup>92</sup>. Le discussioni erano già cominciate dal 1607 in seguito alla sospensione dei pagamenti da parte della corona di Spagna. Il porto franco generale nacque quindi anche come strumento per assicurarsi un'alternativa commerciale ai legami con la monarchia iberica, oltre che per cercare di dirigere i traffici mediterranei. Anche i successivi provvedimenti furono di natura provvisoria, limitati prima a 5 e poi a 10 anni. I capitani erano tenuti alla consegna del manifesto di carico delle proprie merci per poter accedere ai magazzini franchi e al pagamento di una eventuale sigurtà di 2.000 scudi se successivamente diretti verso il porto di Livorno. Il porto franco delle vettovaglie venne tenuto separato da quello generale, con propri regolamenti e limiti geografici.

Le merci varie potevano essere trasbordate da nave a nave pagando una tassa dell'1% rispetto al 7% ordinario. A terra potevano essere immagazzinate per sei mesi pagando il 3%, mentre il restante 4% sarebbe stato saldato solo in caso di vendita per il consumo interno. Con il regolamento del 1618 si cercò di formulare norme più semplici e più liberali delle precedenti, creando una distinzione tra navi che venivano da entro i limiti e merci caricate su di esse che provenivano dall'esterno, le quali avrebbero potuto comunque beneficiare del porto franco una volta giunte a Genova<sup>93</sup>. Le merci potevano inoltre essere scaricate senza pagare tasse per 18 mesi: in caso di vendita erano soggette a un diritto del 2%; se la transazione le portava fuori dalla Repubblica del 3%, con una riduzione del 50% del diritto di peaggio, la tassa sui beni in uscita dal paese per via di terra. Si trattò del primo porto franco elaborato e applicato dalle Compere di San Giorgio, che comunque mantenevano l'intesa con gli organi di governo.

---

<sup>90</sup> Giacchero, *Origini e sviluppi*, cit., pp. 82-83.

<sup>91</sup> ASG, *Archivio Segreto, Propositionum*, n. 1029, 19 gennaio 1605.

<sup>92</sup> ASG, *Archivio Segreto, Propositionum*, n. 1030, 12 febbraio 1613.

<sup>93</sup> ASG, *Archivio Segreto, Propositionum*, n. 1032, 29 gennaio 1618. Per i risultati di queste modifiche nell'immediato, cfr. ASG, *San Giorgio, manoscritti*, n. 75, 1618-1619.

Nel rinnovo del 1623 si giunse ad una regolamentazione più organica e ad una vera dichiarazione di «Portofranco libero, generale e generalissimo», con l'eliminazione della sigurtà e l'unificazione con la franchigia per le vettovaglie<sup>94</sup>.

Solo per poche categorie di merci vigeva il divieto assoluto di introduzione nel porto franco. Si trattò di una normativa sempre in evoluzione, con aggiunte o rimozioni, tra un rinnovo e l'altro. In linea di massima si cercava di tenere fuori le merci facilmente infiammabili come:

- Tabacchi, combustibili, lane sudicie, che dovevano essere sbarcate nei magazzini del Molo (tranne il tabacco di tipo "Brasile", che poteva essere introdotto nel porto franco).
- L'olio d'oliva, che doveva essere depositato in magazzini appositi a Sampierdarena.
- Gli spiriti, il rum, i liquori, destinati ai magazzini delle gabelle o a quello di Sampierdarena.
- I libri e le stampe, che potevano entrare nel porto franco solo in appositi magazzini tenuti sotto sorveglianza.

Dopo un primo periodo di crescita dei traffici avvenne una decisiva battuta d'arresto a causa della peste del 1656 che, oltre a decimare la popolazione, provocò la sospensione dei commerci<sup>95</sup>. Per tutto il XVIII secolo il porto franco della Repubblica genovese visse su posizioni acquisite, senza grosse possibilità di sviluppo e con la pericolosa concorrenza delle istituzioni analoghe sorte in tutta Italia.

Il Banco di San Giorgio mantenne costanti i suoi investimenti per lo sviluppo del porto, culminati tra il 1638 e il 1643 con la costruzione del nuovo molo a protezione dai venti di Libeccio. Le complesse vicende che caratterizzarono la franchigia, con i suoi continui ripensamenti e l'atteggiamento a volte mutevole nella sua gestione erano imputabili all'incrocio di responsabilità ed interessi tra i protettori di San Giorgio, i gabellieri e i colleghi genovesi.

In principio, secondo Luisa Piccinno, gli interessi degli appaltatori delle gabelle e dei protettori non risultarono in opposizione tra loro: ai gabellieri era assicurato il risarcimento degli eventuali danni provocati da facilitazioni o esenzioni di pagamento. La stessa Casa di San Giorgio si occupava invece della redazione dei decreti e dell'applicazione delle norme, con ampio potere discrezionale. Nei confronti dei magnifici di Palazzo Ducale esisteva una divergenza sulle priorità: i

---

<sup>94</sup> Fermo restando i limiti spaziali, che in questo caso erano ad Antibes a Ponente e a Viareggio in direzione di Levante. In ogni decreto la scadenza rimaneva decennale, entro i quali veniva deciso il rinnovo con eventuali variazioni. Le due franchigie sarebbero state di nuovo separate nel porto franco del 1653.

<sup>95</sup> ASG, *Antica Finanza, Portofranco*, (1702-1710), n. 1428, in Luisa Piccinno, *Economia marittima e operatività portuale. Genova, secc. XVII-XIX*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2000, p. 226-227.

protettori di San Giorgio avevano come obiettivo principale l'aumento delle entrate, mentre i collegi potevano perseguire fini politici e diplomatici particolari<sup>96</sup>.

L'obiettivo di San Giorgio era attirare una maggiore quantità di merci a dazi unitari inferiori, con il timore solo di eventuali contrabbandi. Le spinte in realtà andavano in più direzioni simultaneamente, generando anche risultati contraddittori. Si voleva nello stesso tempo rendere il porto ligure *entrepôt* del commercio internazionale, assicurare i rifornimenti al mercato interno e promuovere lo sviluppo delle manifatture. A questo era da aggiungere, negli anni '40 del XVII secolo, le discussioni su una eventuale politica di riarmo navale<sup>97</sup>.

#### 4.10 *Esperimenti di franchigia: il porto franco del 1708*

Il modo di discutere ed applicare le norme del porto franco a Genova può essere riassunto con le vicende del rinnovo del 1708. Alla precedente scadenza del 1702 si era deciso di stabilire un rinnovo di soli 5 anni, in modo da discutere il prima possibile di nuove eventuali modifiche. Già nel 1696 si erano tentate alcune variazioni ai capitoli della franchigia con la concessione del porto franco per le merci levantine anche se provenienti dai porti entro i limiti, purché sbarcate nei magazzini di San Giorgio. Con questa mossa si vollero comprendere i carichi provenienti da Livorno, per stimolare una maggiore circolazione di merci<sup>98</sup>. Anche nel 1656-57, in seguito alla peste che aveva colpito Genova e la Riviera, si decise di concedere maggiori libertà ed abbassare le gabelle per facilitare la ripresa dei commerci. In molti memoriali, come quello sottoposto ai Collegi da Gio. Domenico Mainero, si chiese un ritorno a questo tipo di politiche liberaleggianti<sup>99</sup>.

Il porto franco del 1708 tenne conto di queste ultime decisioni: non soltanto venne mantenuto il trattamento di favore per le merci levantine, ma fu aumentato il criterio di applicazione delle gabelle, stimate in base alle merci che trasportavano. I privilegi erano estesi anche alle merci provenienti da Livorno e Civitavecchia a condizione che venissero depositati nei magazzini, dove potevano rimanere per sei anni, elevabili ad otto, in cambio di un diritto di ostellaggio ridotto. Il

<sup>96</sup> Thomas Allison Kirk, *Genoa and the Sea: Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic (1559-1684)*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2005, p. 168.

<sup>97</sup> Cfr. Kirk, *Genoa and the sea*, cit., pp. 84-117; Luca Lo Basso, *Diaspora e armamento marittimo nelle strategie economiche dei genovesi nella seconda metà del XVII secolo: una storia globale*, in «Studi Storici», n. 1, 2015, pp. 137-155; Luca Lo Basso, *Evoluzione delle marine da guerra e costruzione dello Stato moderno: Genova e Savoia, due percorsi a confronto (secc. XVI-XVIII)*, in *Genova e Torino. Quattro secoli di incontri e scontri nel bicentenario dell'annessione della Liguria al Regno di Sardegna*, a cura di Giovanni Assereto, Carlo Bitossi e Pierpaolo Merlin, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2015; Antoine-Marie Graziani, *La route des galères en Méditerranée occidentale aux Temps Modernes, Genes entre réarmement et asiento, Giovanni di Strassoldo et Giovanni Andrea Doria: armement public et privé à la bataille de Lépante*, in *La Corse, carrefour des routes de Méditerranée*, a cura di Michel Vergé-Franceschi, Ajaccio, Alain Piazzola, 2002, pp. 59-110; Edoardo Grendi, *Un'alternativa genovese verso il 1725: galere o navi da guerra? (costi comparativi e alimentazione)*, in *Studi di Storia Navale*, a cura di Henri Bresc, Luciana Gatti, Edoardo Grendi, Paolo Borzone, Bari, Giunti, 1975.

<sup>98</sup> La stessa decisione fu rinnovata nel 1700 con la specificazione delle merci levantine ammesse, cfr. ASG, *Archivio Segreto, Porto franco*, n. 1011, 11 febbraio 1700.

<sup>99</sup> ASG, *Archivio Segreto, porto franco*, n. 1011, 1707.

travasato da nave a nave era libero, tranne che per le sete. Altre esclusioni rilevanti, mantenute in tutte le leggi successive, furono i divieti per i saponi, la carta e le calzette di filo, per proteggere le arti cittadine<sup>100</sup>.

I nuovi capitoli furono pubblicati l'ultimo giorno di ottobre del 1708. I contabili di San Giorgio si occuparono dunque di fare un rapido confronto tra gli introiti di porto franco dell'anno precedente e le variazioni rispetto alle nuove norme. I risultati furono giudicati insoddisfacenti, con una riduzione degli introiti di dogana di circa il 9%. Parecchi fattori alternativi potevano spiegare questi risultati: era stato cambiato il peso delle merci in colli, passato da 9 ad 11 rubbi ciascuno, quindi il minor numero poteva comunque indicare un peso complessivo pari, se non maggiore. L'allungamento dei termini di ostellaggio dava più tempo ai negozianti per cercare di vendere le merci e quindi rendeva superficiale un sondaggio limitato a un anno dall'entrata in vigore della franchigia. Le riduzioni tariffarie poi, mentre sul momento avevano determinato una leggera flessione negli introiti, sul lungo periodo avrebbero potuto attirare più merci.

I protettori di San Giorgio e i magnifici dei Collegi furono comunque concordi nel ritenere che a quella deludente flessione occorresse rimediare con un provvedimento urgente: una grida pubblicata il 12 giugno 1710 riportò le norme di porto franco alla pianta del 1692, annullando tutte le successive modifiche.

Questo comportamento fu la prassi nella gestione del porto franco genovese, nella quale gli amministratori cittadini si muoverono con particolare prudenza. Immediatamente dopo l'entrata in vigore dei capitoli del 1708 già si procedette ad incaricare Anton Giulio Brignole e Carlo Lomellino, deputati di San Giorgio per i rapporti con il Real Palazzo, di indagare sull'opinione dei mercanti in merito alla riforma, temendo possibili opposizioni. Dai risultati di questo sondaggio, sconfessato in seguito agli andamenti peggiori del previsto, emerse una netta maggioranza favorevole alle eccezioni per includere Livorno. Le critiche principali vennero invece dagli importatori e dai sensali direttamente interessati alle vendite delle merci del nord Europa: temevano che l'arrivo di prodotti di concorrenza avrebbe messo in dubbio la loro posizione di privilegio<sup>101</sup>.

Solo nel 1747, con l'abolizione del discusso dazio sulle merci livornesi, si aprì la strada verso il cambiamento delle politiche di porto franco, che raggiunsero il punto di svolta con la legge del 1751<sup>102</sup>. Le merci depositate nei magazzini furono ammesse per la riesportazione dietro pagamento degli oneri di ostellaggio e dei diritti di peso e misura. Le esclusioni furono limitate ai saponi forestieri, calze di filo, tessuti serici cinesi, carta e acquavite; vennero infine ripristinati gli scali franchi di Bocca di Magra, Sestri Levante, Savona e Finale.

---

<sup>100</sup> Giacchero, *Origini e sviluppi*, cit., p. 156.

<sup>101</sup> ASG, *Antica finanza, portofranco*, n. 1428, 1708.

<sup>102</sup> ASG, *Antica finanza, portofranco*, n. 1014, 8 novembre 1751.

Dopo dieci anni di applicazione di questo nuovo sistema il giudizio delle Compere fu più che positivo e, nonostante le riduzioni tariffarie, i proventi della Dogana e del porto franco risultarono incrementati. Le nuove leggi del 1763 e del 1778, rimaste in vigore fino alla caduta della Repubblica, non apportarono sostanziali modifiche e concessero ulteriori agevolazioni al commercio di transito e di deposito<sup>103</sup>.

Come strumento di politica economica il porto franco genovese, come quello marsigliese, fu caratterizzato dalla volontà di guidare lo sviluppo del porto e dei commerci attraverso norme precise e macchinose. Vigevano dunque sostanziali differenze di trattamento per le merci aventi diversa provenienza, o soggette a diversi tipi di operazioni. Si cercò di favorire la navigazione in dirittura, evitando il ricorso ad altri centri di redistribuzione privilegiati quale poteva essere Livorno, e si tendevano a privilegiare alcuni tipi di imbarcazioni: per Genova le navi nordiche, per Marsiglia le proprie imbarcazioni.

#### 4.11 Marsiglia

La franchigia marsigliese, a differenza degli esperimenti continui che si operarono a Genova, si può riassumere in due date chiave: 1669 e 1703. Il 1669 fu l'anno della fatidica prima istituzione del porto franco, come osservato nella prima parte. Inizialmente vi furono forti opposizioni della Camera di Commercio, rivolte soprattutto ad acquisire il controllo sulle risorse che il porto franco e la riforma degli statuti municipali avrebbero reso disponibili. Attorno a questa nuova istituzione gradualmente si coagularono i gruppi di interesse delle principali famiglie di *négociants*: Gaston Rambert l'ha definita come «la charte fondamentale du commerce marseillais»<sup>104</sup>.

Il progetto iniziale di Colbert consisteva nel creare un porto franco per attirare merci di ogni provenienza, combattendo l'attrazione dell'emporio livornese e genovese. Le differenze con i due modelli, tuttavia, erano importanti.

Nella franchigia marsigliese il commercio marittimo venne esentato da gabelle come quella della *table de mer* o dai diritti di ancoraggio e da quelli sulle spezie, mentre altri vennero mantenuti. Per esempio la tassa sul peso, riscossa presso il *bureau de poids et caisse*, valida su tutte le mercanzie superiori alle 36 libbre, che fu anzi raddoppiata; inoltre il cottimo, una tassa sul traffico con il Levante variabile in base al tonnellaggio e al tipo di imbarcazione, fu a più riprese modificata o sospesa nel corso della storia del commercio marsigliese e definitivamente eliminata, con una decisione del consiglio cittadino, solo il primo gennaio 1767<sup>105</sup>.

<sup>103</sup> ASG, *Antica finanza, porto franco*, n. 1223, 1751; ASG, *Antica finanza, porto franco*, n. 1213, 1778.

<sup>104</sup> Cfr. Rambert, *Histoire du Commerce de Marseille*, cit.

<sup>105</sup> ACCIMP, C art. 1-9, *Impôts, taxes perçues au nombre du roi*.

Il punto essenziale dell'editto rimaneva la tassa del 20%, con la quale il commercio francese con l'Impero Ottomano subì una regolamentazione completamente nuova. Un diritto ad valorem proibitivo colpiva tutte le merci del Levante importate da imbarcazioni straniere o appartenenti a degli stranieri. La stessa tassa colpiva gli articoli o i prodotti appartenenti a francesi che erano stati imbarcati altrove rispetto agli scali del Levante, misura rivolta a scoraggiare gli altri *entrepôt* mediterranei. La Camera inviò al sovrano un *mémoire* di ringraziamento per la franchigia e, soprattutto, per ricordare la concessione di tale monopolio: «On peut dire que sans cette imposition la franchise du port est non seulement infructueuse mais encore d'un très grand préjudice aux sujets de sa Majesté»<sup>106</sup>.

Obiettivo di questa misura fu tra l'altro, secondo le teorie mercantiliste di cui Colbert è considerato tra i fondatori, uno strumento per incoraggiare lo sviluppo della marina mercantile marsigliese. L'editto del 1669 tecnicamente esentò le navi che scaricavano nel porto merci del proprio paese dal pagamento dei 50 soldi per tonnellata. Continuò a colpire, tuttavia, le imbarcazioni olandesi, che il porto franco genovese mirava proprio ad attirare. Restò in vigore l'interdizione dell'importazione di seta lavorata per proteggere le manifatture di Lione e Tours, mentre i drappi stranieri furono soggetti a pesanti tassazioni per proteggere gli analoghi prodotti della Linguadoca.

La creazione del Consiglio di Commercio il 29 giugno del 1700 fu l'occasione per difendere la franchigia dagli attacchi ricevuti nel corso del suo primo trentennio di vita. Alle proteste dei porti vicini si erano unite le accuse di contrabbando da parte dei gabellieri, che avevano portato alla richiesta di un nuovo editto ricapitolativo della franchigia.

Tanti sforzi e intrighi, nei quali si sviluppò tutta una retorica della franchigia che fu ripresa nel periodo rivoluzionario, portarono alla sentenza regia del 10 luglio 1703<sup>107</sup>. Si trattò di ciò che la Camera di Commercio chiedeva da anni, una dichiarazione che ristabilì la franchigia del porto di Marsiglia e ne riconobbe ufficialmente il monopolio nel commercio con il Levante.

Nel preambolo il re, riconoscendo la domanda presentata da Joseph Fabre, deputato di Marsiglia presso il Consiglio, ricordò il porto franco del 1669, i privilegi per l'arrivo degli stranieri e delle merci e la tassa sul 20%, spiegandone il funzionamento. Seguì un elogio del porto franco dove, grazie ad esso, la «ville de Marseille a vu pendant un assez longtemps tous les étrangers venir librement dans son port». Gli stranieri, il cui numero è stato ridimensionato dalla recente storiografia, sceglievano il porto di Marsiglia in parte per acquistare le mercanzie da portare nel

---

<sup>106</sup> ACCIMP, C 130, *Mémoires sur le droit de 20%*, 1670.

<sup>107</sup> ACCIMP, D 25, *Franchise du port*, 10 juillet 1703.

Levante, arricchendo le manifatture regnicole, in parte per acquistare merci levantine da riportare nei propri paesi o per commerciarle altrove.

Per quanto ai negozianti locali spettasse per regolamento il monopolio, la cui efficacia fu ben lungi che assoluta, del commercio levantino, non si possono ignorare le altre funzioni svolte da un grande porto di scambio quale poteva essere la città di Marsiglia tra fine XVII e XVIII secolo. Oltre al ricordo di una forte presenza straniera che si era sviluppata nel porto grazie all'editto del 1669, la sentenza regia continuava richiamando gli editti e le norme che contribuirono successivamente allo sviluppo del commercio marsigliese e regio. Tra queste il consolidamento della tassa del 20% con l'applicazione all'unico altro porto inizialmente esente, Rouen; il permesso del 3 marzo 1688 per i capitani francesi di fare scalo nei porti italiani e vendere parte della merce senza essere soggetti al pagamento del 20% una volta arrivati a Marsiglia; il permesso del novembre 1688 di fare scalo a Marsiglia e continuare il viaggio verso altri porti o città francesi senza dover pagare il 20%; gli obblighi per i riscossori delle imposte di stabilire i loro banchi fuori dalla città<sup>108</sup>; la franchigia della via per Ginevra, importante mercato di sbocco per il rifornimento dell'area germanica.

Seguivano i regolamenti e le ordinanze che avevano indebolito la franchigia e la libertà del commercio, con le nuove tasse sui tabacchi, lo zucchero del Brasile, i divieti sulle tele di cotone, i merluzzi, sul cotone filato. Nonostante tutti questi regolamenti non fossero tecnicamente stati fatti se non per favorire il commercio dei sudditi di sua maestà, recitava l'editto, «ils n'ont pas laissé dependant de produire un effet tout contraire». Gli stranieri che avevano preso l'abitudine di acquistare merci del Levante o francesi a Marsiglia, a causa delle restrizioni progressivamente imposte, si erano trasferiti a Genova e Livorno, «qui sont devenues par ce moyen les places les plus fréquentés et les plus considérables de l'Europe pour le commerce de Levant et d'Italie».

Per quanto le franchigie fossero diverse, in questi primi 34 anni di funzionamento del porto franco di Marsiglia non venne meno la logica concorrenziale verso le eterne rivali Genova e Livorno: la perdita di attrattiva per una città significava il guadagno delle altre due, in una logica a circuito chiuso senza tregua.

A causa delle recenti ordinanze per la tassazione del commercio con Ginevra e delle nuove tariffe sui prodotti levantini imposte nel 1699 in osservanza del trattato di Ryswick del 1697, era stato perso il commercio che gli stranieri ancora svolgevano in città. Il sovrano imputò la mancanza di interventi di risanamento della situazione marsigliese agli avvenimenti straordinari che avevano colpito il Regno in questi anni e che avevano assorbito tutte le attenzioni.

---

<sup>108</sup> Per la storia di questa potente corporazione cfr. Yves Durand, *Les fermiers généraux au XVIIIe siècle*, Parigi, Maisonneuve et Larose, 1996.



La creazione del Consiglio del Commercio portò la questione marsigliese all'ordine del giorno. Per questa ragione il re sancì, ordinando che non fossero tenuti in conto i regolamenti sfavorevoli alla franchigia, l'esecuzione dell'editto del 1669 e di tutti i regolamenti fatti in favore della città e del territorio di Marsiglia, dichiarata di nuovo franca ed esente da ogni imposta. I banchi di riscossione furono di nuovo portati ai confini cittadini mentre il pagamento del 20% non solo venne confermato, ma fu concesso alla Camera di nominare dei commissari e dei riscossori da piazzare in tutti i porti dove si sarebbe ritenuto necessario controllarne l'applicazione<sup>109</sup>.

Unico obbligo per i capitani delle imbarcazioni giunte a Marsiglia era la consegna al *bureau de poids et caisse* di un manifesto con la descrizione precisa di tutte le merci a bordo, da ripresentare alla partenza specificando le merci che si stavano portando via dalla città. L'editto del 1703 si rivelò meno liberale di quello del 1669, imponendo alcune restrizioni nuove al porto franco, comunque giudicate tollerabili rispetto alle precedenti imposizioni e abusi dei *fermiers*.

Alcune merci rimasero proibite: i tessuti di lana stranieri o delle Indie, i merluzzi pescati da stranieri e le pelli conciate da stranieri. Ma il commercio dei tessuti di cotone del Levante, al quale i negozianti marsigliesi tenevano particolarmente e che figurava tra le principali richieste nelle istruzioni di Joseph Fabre, ritornò. Alcune imposizioni rimasero, o furono solo temporaneamente sospese.

A questi obblighi si aggiunsero il pagamento per l'importazione di carni e pesci salati, la *Ferme du Domaine d'Occident* per i prodotti provenienti dalle colonie americane francesi o dalle Antille e una tassa sui tabacchi<sup>110</sup>. Si cercò di limitare le ingerenze dei riscossori regi imponendo dei limiti alle loro prerogative nelle ispezioni all'interno delle case, nel porto o nel territorio di Marsiglia. Venne sancita la soppressione triennale delle tasse sugli zuccheri e sul caffè, a partire dall'ottobre 1703. Successivamente la libertà di commercio per questi due prodotti fu rinnovata costantemente fino al 1715. Infine, si ricordò la necessità di effettuare controlli sulla qualità delle stoffe provenienti dalla Linguadoca ma anche su quelle in arrivo a Marsiglia dai paesi stranieri, per evitare concorrenze pericolose. Il documento si concludeva con la firma del Ministro Pontchartrain e del re Luigi XIV<sup>111</sup>.

---

<sup>109</sup> Tuttavia i commissari marsigliesi poterono stabilirsi solo nei porti della Provenza e della Linguadoca, mentre il controllo nei porti oceanici vennero delegati i *fermiers* che non avevano interesse a raccogliere una tassa in favore di Marsiglia.

<sup>110</sup> Il commercio a occidente, con la Spagna o le colonie, si inserì a pieno nel circuito degli scambi marsigliesi, cfr. Gilbert Buti, *Marseille, la péninsule ibérique et les empires américains (1659-1793): "le soleil des profits se lève aussi à l'ouest"*, in «Revue d'Histoire Maritime», n. 13, 2011, pp. 211-233. Il commercio con le Americhe era consentito fuori dal regime del porto franco, che rimaneva legato al commercio con il Levante, come stabilito da lettere patenti del 1719, cfr. AMM, AA 56, *Actes constitutifs et politiques de la commune*, avril 1719.

<sup>111</sup> Per il ruolo di questo importante ministro cfr. Charles Frostin, *Les Pontchartrain ministres de Louis XIV*, Rennes, Presse Universitaires de Rennes, 2006 ; Sara Chapman, *Private ambitions and political alliances. The Phélypeaux de Pontchartrain Family and Louis XIV's government, 1650-1715*, Rochester, University of Rochester Press, 2004.

La franchigia stabilita nel 1703 fu più limitata di quella del 1669, tuttavia i negozianti marsigliesi restarono soddisfatti per aver ottenuto le libertà di commercio delle tre merci che più gli interessavano: le tele di cotone del Levante, la cui proibizione aveva danneggiato gli scali in Egitto e in Siria, lo zucchero e il caffè, anche se per questi ultimi si trattava solo di un permesso temporaneo.

Fu riconfermato nella sua interezza il monopolio marsigliese e la tassa del 20%; alle altre città francesi era permesso di rifornirsi a Livorno o altre città straniere in cambio di questo pagamento. Le discussioni non cessarono, ma la Corona per il momento aveva accolto le istanze dei negozianti marsigliesi. Questo editto, come quello del 1669, fu progressivamente soggetto ad alcune limitazioni e ingerenze fiscali ma nella sostanza arrivò intatto all'inizio della Rivoluzione venendo riconfermato, insieme al sistema dei porti franchi francesi, in un decreto del 1784<sup>112</sup>.

#### 4.12 *Gli spazi delle franchigie: i magazzini di Genova*

I magazzini rappresentano una infrastruttura di fondamentale importanza che determina il grado di efficienza di un porto, insieme alle zone di scarico e carico delle merci. A partire dalla seconda metà del XVI secolo lo sviluppo dei traffici portuali a Genova provocò una crescente necessità di zone per l'ormeggio e il deposito delle merci. Nell'area portuale risultavano a disposizione circa 3.000 metri di moli e banchine, quasi tutti costruiti o rinnovati nel periodo tra il 1550 e il 1650 grazie all'opera dei Padri del Comune<sup>113</sup>.

La lunghezza delle zone di attracco garantiva al porto un vantaggio competitivo rispetto ai due principali rivali tirrenici: Livorno aveva infatti a disposizione solo 2.000 metri e Marsiglia 1.700<sup>114</sup>. Il vero problema dello scalo genovese, messo in luce dal porto franco nel XVIII secolo, fu quello della cronica mancanza di spazi a terra.

Lo sviluppo del porto non sempre generava una città portuale, causando una trasformazione decisiva del paesaggio urbano. Genova presentava infatti alcune peculiarità. Sul lato mare esisteva una grande palizzata, la Ripa, che con la sua forma arcuata seguiva il contorno della costa chiudendola. Se lo sviluppo della prima fascia di territorio, quello portuale, risultava sotto lo stretto controllo dei Padri del Comune, la città nobiliare fu per lungo tempo caratterizzata dalla lotta tra famiglie e fazioni. Mancavano grandi piazze pubbliche con slarghi o portici. Spesso la gente si radunava davanti ai palazzi nobili, nelle loro logge o sui sagrati delle chiese.

---

<sup>112</sup> ACCIMP, D 26, *Franchise du port*, 24 mai 1784.

<sup>113</sup> Giorgio Doria, *La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797*, in *Il sistema portuale della repubblica di Genova*, a cura di Giorgio Doria e Paola Massa Piergiovanni, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 1988, p. 151.

<sup>114</sup> Piccinno, *Il commercio marittimo*, cit., p. 20.

Già nel periodo antecedente la franchigia “estesa” le magistrature annonarie e la Casa di San Giorgio avevano aumentato la disponibilità delle zone di stoccaggio per le merci costruendo nuovi magazzini. San Giorgio, in particolare, si prese carico del potenziamento dei magazzini per il sale, di cui gestiva il monopolio, raddoppiando la loro volumetria in meno di un secolo, arrivando a 33 magazzini nei primi decenni del Seicento con una capacità di 44.000 tonnellate<sup>115</sup>. Non meno importanti furono i magazzini dei cereali del Magistrato dell’Abbondanza. Inizialmente furono edificati, tra il 1564 e il 1568, con un ampliamento del palazzetto del Molo, concesso dalla Repubblica al nuovo Magistrato, grazie al quale si ottennero otto depositi. Alla fine del Cinquecento, con l’arrivo delle imbarcazioni nordiche cariche di derrate richiamate dalla franchigia per le vettovaglie, si rivelarono largamente insufficienti. Con l’autorizzazione dei Serenissimi Collegi il Magistrato costruì altri 4 edifici vicino la porta di san Tommaso nel 1606, ampliati nel biennio 1622-1623, ai quali seguì l’edificazione di un ulteriore spazio sopra i magazzini del sale al Molo.

L’istituzione del porto franco generale del 1609 e la conseguente estensione dei benefici a tutte le categorie merceologiche, comprese le merci in colli dall’elevato valore, costrinse a rivedere le necessità e le caratteristiche degli spazi dove depositare le “merci varie” che venivano sbarcate nel porto. Servivano spazi ampi, facili da controllare e vicino le banchine. L’esigenza crescente di aree, inoltre, rischiò di mettere in crisi l’intero sistema viario cittadino. Per tutto il Seicento si ampliarono incessantemente i depositi verso occidente, sacrificando fondachi e abitazioni private. L’apertura della strada Nuova del Guastato tra il 1606 e il 1616, oggi via Balbi, rappresentò l’intervento urbanistico più importante. La strada, la cui sistemazione definitiva venne raggiunta solo nel 1654, era lunga oltre 700 metri e serviva a rendere più agevole il collegamento tra la porta di san Tommaso a occidente e la strada litoranea che si snodava lungo la Darsena e l’Arsenale<sup>116</sup>. Tuttavia la città mancava di un sistema viario simile per esempio a quello che, tra fine Seicento e inizi del Settecento, era servito a decongestionare la città vecchia di Marsiglia, ampliata sul disegno del porto. Gli interventi nella struttura viaria genovese del Settecento e del primo Ottocento furono dettati unicamente dalla necessità di migliorare l’accesso alla città dalle ville signorili di Sampierdarena e di Albaro, piuttosto che dal desiderio di favorire lo sviluppo dei traffici<sup>117</sup>.

Da semplici locali di transito nei quali depositare le merci in attesa dell’espletamento delle operazioni doganali, bisognava creare dei veri e propri magazzini all’interno dei quali le merci

---

<sup>115</sup> Francesco Podestà, *Il porto di Genova, dalle origini fino alla caduta della repubblica genovese (1797)*, Genova, Edizioni grafiche artigiana, 1969, pp. 62; 149.

<sup>116</sup> Luciano Grossi Bianchi, Ennio Poleggi, *La strada del Guastato: capitale e urbanistica genovese agli inizi del Seicento*, in *Dalla città preindustriale alla città del capitalismo*, a cura di Alberto Caracciolo, Bologna, Il Mulino, 1975, pp. 81-93.

<sup>117</sup> Piccinno, *Il commercio marittimo*, cit., p. 35.

potessero sostare anche per tempi piuttosto lunghi in attesa di essere reimbarcate. Anche di quest'opera si prese carico la Casa di San Giorgio, che portò la superficie dei magazzini per la zona franca dai 1.700 metri quadri del 1609, quando si utilizzavano vecchi magazzini granari vicino palazzo San Giorgio, ai 6.000 metri quadri del 1675<sup>118</sup>. Il ponte dei Chiavari, originariamente in legno e rifatto in muratura nel 1485, scomparve parzialmente per i lavori del porto franco, definitivamente nel 1786 per il proseguimento della calata che dal ponte dei Cattanei si congiungeva con quello della Mercanzia<sup>119</sup>.

Le porte di entrata e di uscita dall'area dei magazzini erano due, una dalla parte del mare e una verso la città. Le merci venivano sbarcate sotto la sorveglianza dei funzionari della dogana al ponte Mercanzia o al Mandraccio; da lì venivano trasportate dai facchini nei magazzini franchi o in altri depositi equiparati.

Nel 1645 fu portato a termine l'allestimento di un altro magazzino del porto franco ad ovest dell'arco portuale, tra la porta di san Tommaso e la nuova strada della Lanterna, ri-utilizzando parte dell'antico ospedale di San Lazzaro<sup>120</sup>. Sul momento il nuovo deposito parve sufficiente, ma di nuovo nel 1655, dopo pochi anni, si manifestò il bisogno di più spazio. I protettori di San Giorgio ordinarono allora la costruzione di un complesso di quattro edifici accanto al palazzo delle Compere, tra il ponte della Mercanzia e quello dei Chiavari, riservando i magazzini di san Lazzaro alle merci destinate al transito per il Piemonte o la Lombardia<sup>121</sup>.

Escludendo il deposito di san Lazzaro, nell'area a oriente di San Giorgio si trovavano 211 magazzini, di cui 122 nel 1737 erano affidati a privati e 89 erano pubblici. Nonostante questi interventi, la storia della franchigia genovese fu caratterizzata dalla cronica mancanza di spazi: i magazzini risultarono così stipati che spesso si era costretti a lasciare le merci in casa dei mercanti non avendo altro posto dove metterle. Una nota dei collegi del 1654 mise persino in dubbio l'applicabilità delle nuove norme del porto franco, data la mancanza di spazio e l'abbondanza di merci. Meno di un anno dopo San Giorgio dovette iniziare la costruzione di altri magazzini; i vecchi erano al massimo delle loro capacità, così come gli edifici requisiti temporaneamente. Anche i magazzini privati vennero requisiti e fittati:

Signori, la deliberazione, che le signorie vostre fecero l'anno passato del Portofranco riesce in pratica tanto profittevole, che li magazenii dell'istesso Portofranco non sono capaci di ricevere le mercanzie, che

---

<sup>118</sup> Tutte queste misure continuavano a rivelarsi presto insufficienti, come scrisse Cuneo, cfr. Carlo Cuneo, *Memorie sopra l'antico debito pubblico, mutui, compere e Banca di San Giorgio in Genova*, in *Il porto di Genova nella mostra di palazzo san Giorgio*, Milano, L. Alfieri, 1953, pp. 151-152.

<sup>119</sup> Piccinno, *Economia marittima e operatività portuale*, cit., p. 26.

<sup>120</sup> Alfio Brusa, *Dal portofranco della Repubblica genovese al deposito franco dei giorni nostri*, Milano, Luigi Alfieri, 1953, p. 145.

<sup>121</sup> Ivi, pp. 151-152.

in questa Città sono concorse, in maniera che siamo stati necessitati etiandio con pericolo di pregiudicare gli introiti pubblici, prendere a pigione siti particolari, e permettere che molte merci di Portofranco si siano riposte in Dugana<sup>122</sup>.

Solo nel 1722, con l'occupazione degli spazi dei Forni pubblici, trasferiti altrove, si trovò una parziale soluzione. Vennero infatti operati dei lavori tra il ponte della Mercanzia e quello dei Cattaneo, portati a termine tra il 1736 e il 1745, che portarono alla creazione di dieci nuovi quartieri intitolati a vari santi, capaci di contenere 355 magazzini con una spesa complessiva di 145.000 scudi d'oro<sup>123</sup>.

Il 7 giugno 1786 i protettori di San Giorgio decisero di ampliare ancora i magazzini, suggerendo ai Collegi di incorporare il ponte dei Cattanei. I magnifici dei Collegi risposero facendo osservare che l'acquisto di piccoli spazi poco alla volta non era più sufficiente a soddisfare le crescenti esigenze di spazio e suggerirono che:

per compiere gli oggetti di quella ampliamento del Portofranco, che sarebbe necessaria, quando l'attuale non fosse bastante, potrebbero gli Ill.mi Protettori rivolgere le loro mire o all'occupazione del Mandraccio, o a quella del Mag.to de Poveri e case attigue al Portofranco<sup>124</sup>.

I protettori di San Giorgio, con l'approvazione del Padri del Comune, dei Collegi, dei Conservatori del Mare, delle fortificazioni e dei deputati del Palazzo, puntarono sulla prima opzione, l'ampliamento in direzione Mandraccio, un'ampia insenatura tra i magazzini già esistenti del porto franco e il molo Vecchio. Con una colmata sarebbe stato possibile edificare i nuovi quartieri di porto franco proseguendo la linea dei vecchi. Per tutto il 1786 e l'anno successivo furono promosse svariate consultazioni e rapporti che rispondessero alle preoccupazioni ed esigenze di ogni singola magistratura. Tra i responsi positivi figurarono quelli, ad esempio, degli esperti di nautica padre Francesco Maria Gaudio e Antonio Maria Casanova, il fisico Glicerio Sanxais, l'ingegnere Giacomo Brusco e un'apposita commissione presieduta da Cesare Lomellini composta da tre esperti di differenti nazionalità<sup>125</sup>. Queste opere si rivelarono comunque insufficienti e il problema rimase fino a dopo l'unità d'Italia, con le merci spesso depositate nei «corridoi e scale di ogni quartiere».

#### 4.13 *Il territoire di Marsiglia*

---

<sup>122</sup> ASG, *Membranacei di san Giorgio*, n. 115, f. 124, 28 giugno 1655.

<sup>123</sup> Brusa, *Dal portofranco della Repubblica genovese*, cit., pp. 146-147.

<sup>124</sup> Giacchero, *Origini e sviluppi del portofranco genovese*, cit., pp. 224-225.

<sup>125</sup> Cfr. ASG, *Archivio Segreto, portofranco*, n. 1011, 1787-1789.

Un'altra differenza fondamentale tra i due regimi di Genova e Marsiglia risiedeva nell'estensione spaziale delle franchigie. A Genova, come osservato, furono limitate ad un'area precisa, quella dei magazzini del porto franco. A Marsiglia invece venne costituita un'intera zona franca con i limiti nelle campagne circostanti, tra le bastides che circondavano la città.

L'ampiezza dell'area franca permise alla città focese di sviluppare le proprie manifatture in un regime privilegiato. I prodotti di base come la soda e l'olio d'oliva per i saponifici arrivavano nel porto da tutti gli angoli del Mediterraneo. Nello stesso modo giungevano i coloranti, l'amido, le sete grezze, le lane grezze e il cotone filato per le manifatture tessili, il cuoio, le pellicce, la cera e lo zolfo. I negozianti marsigliesi si specializzarono nell'importazione di materie prime e nella rivendita di prodotti lavorati all'estero, non pagando altra tassa che quella del peso. Lo spazio marsigliese venne considerato un territorio straniero al Regno, da un punto di vista doganale. Tutto ciò che usciva da Marsiglia per entrare in Francia era considerato dagli addetti agli uffici della dogana, il cui posto principale si trovava a Septèmes-les-Vallons (sulla strada per Aix), come proveniente dall'estero<sup>126</sup>.

Anche i saponi marsigliesi, simbolo dell'industria locale nel XVIII secolo, si vendevano più facilmente all'estero che in Francia. Come fu definita da Charles Carrière, la franchigia, da questo punto di vista, divenne una sorta di ghetto per le produzioni marsigliesi.

Con un editto del 3 maggio 1723, probabilmente per tenere maggiormente sotto controllo gli spostamenti che avvenivano nel porto, il sovrano proibì di immagazzinare merci nel territorio circostante la città e permise ai riscossori di operare liberamente entro le mura e senza il controllo degli ufficiali di polizia locali, accusati di connivenza con i mercanti<sup>127</sup>.

Questa nuova norma ruppe l'unità legislativa tra porto-campagna che era durata fino a quel momento per configurare una franchigia più simile a quelle degli altri porti mediterranei, dove la libertà di transito era limitata alle mura cittadine o a un'area ancor più ristretta. Già dai tempi di Colbert arrivavano rapporti sui marsigliesi che si erano «abastardies à leurs bastides, méchants trous de maisons qu'ils ont dans le terroir»<sup>128</sup>.

#### 4.14 *Agrandissement del 1666*

---

<sup>126</sup> Sull'importanza della rappresentazione e della concezione del territorio cfr. Guenièvre Antonini-Fournier, *Réduire la ville en carte, une mise en ordre du territoire? Vues et plans de Barcelone, Gênes et Marseille du XVIIe à la fin du XIXe siècle*, in «Liame», n. 24, 2012, pp. 1-23. URL: <http://liame.revues.org/262> ; Jean-Luc Arnaud, *Analyse spatiale, cartographie et histoire urbaine*, Marseille, Editions Parenthèses, 2008.

<sup>127</sup> ACCIMP, D 25, *Franchise du port*, 28 octobre 1726.

<sup>128</sup> Lettera di Arnoul a Colbert del 7 aout 1666. George Bernard Depping, *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV*, vol. III, Paris, Imprimerie Nationale, 1852, p. 403. Cfr. Pierre Bianco, *Le terroir marseillais au XVIIe et XVIIIe siècle*, Marsiglia, C.N.R.S., 1993.

Se la franchigia era stata progettata per rimettere in moto il commercio in una città uscita da una lunga ribellione al sovrano, le lettere patenti del 1666 ordinarono anche un vasto *agrandissement* al fine di assecondare la crescita e la razionalizzazione del complesso tessuto urbano<sup>129</sup>. Nel 1673 venne ordinato il rifacimento delle palizzate del molo nord.

Il responsabile dei lavori fu François Roustan, borghese di Bormes, prestanome di un partito di finanzieri in gran parte parigini che voleva investire i suoi capitali nel progetto. Alla testa di questo gruppo figurava Gérard de Bénat, amico di Nicolas Arnoul: «bien que le sieur Bénat soit Marseillais, il agit autrement que les autres, il est affectionné au service du roi, à sa patrie». Arnoul dal 10 aprile 1665 fu nominato «Intendant de justice, Police et Finances des fortifications de Provence et de Piémont et des Galères de France». Il suo incarico avrebbe avuto conseguenze fondamentali sul porto nei grandi lavori pubblici che ne modificarono le infrastrutture<sup>130</sup>.

Le mura cittadine racchiudevano una città ancora di tipo medievale, concentrata in una superficie totale di 70 ettari orientata verso il porto sulla riva nord con 7 o 8 porte rivolte alle principali vie dei traffici. La parte bassa della città, gli edifici della riva nord addossati ai moli, erano sede della maggior parte delle attività economiche, oltre ad ospitare l'hotel de ville e la loggia dei mercanti<sup>131</sup>. La città era divisa in quattro quartieri, comprendenti circa 65.000 abitanti. In seguito al progetto regio si pianificò una estensione verso il lato est del *Lacydon*, l'insenatura su cui il porto era stato costruito.

Il progetto fu piuttosto complesso e impegnativo, un insieme di lavori pubblici e urbanistici con operazioni finanziarie e fiscali di ampio respiro, poiché al termine delle costruzioni i nuovi edifici avrebbero influenzato i valori immobiliari di tutta la città<sup>132</sup>. I deputati cittadini scrissero a corte fin dal primo momento per lamentare questa nuova ingerenza regia, dopo che Arnoul si era già appropriato del “plan Formiguier” per l'arsenale regio<sup>133</sup>.

Luigi XIV e Colbert, che avevano affidato all'intendente delle galere Arnoul il progetto per la “nuova città”, volevano creare un quartiere lontano dal mare da destinare agli ufficiali, all'aristocrazia e ai redditieri. Il desiderio di separare le diverse classi sociali testimoniava del

---

<sup>129</sup> Cfr. AMM, DD 152, *Agrandissement*, 1666-1669.

<sup>130</sup> Cfr. Gaston Rambert, *Nicolas Arnoul, Intendant des galères à Marseille (1665-1674)*, Marsiglia, Editions de Provincia, 1931.

<sup>131</sup> La questione della frequentazione della Loggia è delicata. I criteri d'ingresso non erano stabiliti formalmente, si operava una selezione di fatto piuttosto che una discriminazione giuridica. Era ammesso anche del personale “associato” ai negozianti, coloro che si occupavano di aspetti specifici dell'ampio spettro di attività che coinvolgevano le principali famiglie marsigliesi. Cfr. Carrière, *Négociants Marseillais au XVIIIe siècle*, cit., p. 247.

<sup>132</sup> Cfr. Abdelmajid Arrif e Alain Hayot, *Les territoires dans la ville. Frontières sociales et symbolique à Marseille*, in *Limites floues, frontières vives: des variations culturelles en France et en Europe*, a cura di Christian Bromberger, Alain Morel, Parigi, Maison des sciences de l'homme, 2001.

<sup>133</sup> Si trattava di uno spiazzo sulla riva est utilizzato dai marsigliesi come arsenale per le navi commerciali, poi rimpiazzato dai terreni acquistati ai monaci. Gli *échevins* in questo momento erano Balthazard de Bellerot, Louis Porry e Joseph de Vacon, cfr. Teissier, *Armorial des échevins*, cit., p. 12.

sospetto con cui le autorità guardavano alla superstite aristocrazia marsigliese; si sperava che, nei quartieri periferici e lontano dalle masse popolari sulla quali aveva fatto affidamento in passato, avrebbe perso influenza<sup>134</sup>. Gli obiettivi dell'operazione, secondo Arnoul, dovevano essere «faire des compagnies, à attirer les étrangers, à acquitter ses dettes», raggiungibili solo rendendo «la ville commode pour le charroi, pour les magasins, non seulement pour les marchandises de Levant, mais pour le blé, bois et autres choses qui sont de grand volume et pour lesquels il faut beaucoup de lieu»<sup>135</sup>.

Senza abbandonare la via giuridica, la contestazione avvenne anche negli uffici dei ministri dove Lange Bonin, ex *échevins* e deputato marsigliese a Parigi, cercò di screditare il progetto. In realtà il deputato lavorava su più fronti, dovendo discutere della pirateria algerina, del porto franco e del nuovo *agrandissement*. Bonin cercò di denunciare Arnoul accusandolo di aver preso per sé degli alberi da velatura dell'arsenale e alcuni quintali di merluzzo secco per poterli rivendere, oltre a varie altre accuse infamanti. Tutto il “pacchetto” delle prove contro Arnoul, fornitogli dalla Camera, venne consegnato da Bonin a Colbert il 5 maggio 1667, senza firma. La garanzia delle prime concessioni per la franchigia portarono però la Camera a un voltafaccia nei confronti del suo deputato: Arnoul era allo stesso tempo l'istigatore delle nuove costruzioni e il promotore del porto franco: quest'ultimo ruolo gli permise di migliorare i rapporti con le autorità cittadine. La denuncia divenne una calunnia individuale: indicato come solo responsabile, Bonin fu arrestato e imprigionato alla Bastiglia per quattro mesi e mezzo. Questa vicenda portò il deputato marsigliese a dare alla Camera un consiglio utile per i rapporti con i successivi ministri regi:

Lorsque vous voudrez faire des plaintes au Roi et à ses Ministres, il est nécessaire de leur écrire en corps, avec MM. Les échevins, car, à moins de cela, vous ne trouverez personne qui le veuille faire; l'exemple de la détention à la Bastille de Bonin doit faire sages ceux qui viendront après moy; comme je veux me retirer je vous en avertis [...]<sup>136</sup>.

Intanto le discussioni sulle modalità di esecuzione dei lavori continuarono, gli *échevins* non cessavano di lamentarsi di ogni operazione svolta da de Bénat. Considerando i timori per il buon esito del progetto, Arnoul si dichiarò disposto a sostituire la città al gruppo Rostan come responsabile dei lavori. Poco tempo dopo il loro inizio, la *Municipalité* ottenne di potere gestire direttamente l'esecuzione dei lavori.

---

<sup>134</sup> Cfr. Béatrice Hénin, *L'agrandissement de Marseille (1666-1690): Un compromis entre les aspirations monarchiques et les habitudes locales*, in «Annales du Midi: revue archéologique, historique et philologique de la France Méridionale», t. 98, n. 173, 1986, pp. 7-22.

<sup>135</sup> Zysberg, *Marseille au temps du Roi-Soleil*, cit., p. 76.

<sup>136</sup> Fournier, *La Chambre de Commerce de Marseille*, cit., p. 8.



Colbert ratificò la proposta il 6 marzo 1668, permettendo agli *échevins* di nominare una propria commissione. Vennero incaricati prima 6, poi 8 direttori che dovevano gestire tutti gli aspetti della questione. Scelti nel milieu dei notabili cittadini, si trattò di meri esecutori materiali della volontà degli *échevins*, soprattutto in materia di lottizzazione, vendita dei terreni e stime. Il piano finale per l'*agrandissement* venne consegnato all'Hotel de Ville nel marzo 1669, durante gli stessi giorni in cui fu promulgata la franchigia di Marsiglia.

L'espansione voluta dagli *échevins* rispondeva ai criteri regi di uniformità integrandoli con le tradizioni locali. Il progetto incorporò stili italiani e regionali. Pierre Puget, il cui piano tecnicamente venne rifiutato ma fu tenuto comunque in considerazione, si era formato a Firenze, Genova e Roma e propose di ridisegnare Marsiglia nello stile delle grandi città stato italiane, ad esempio costruendo una strada su modello della Strada Nuova di Genova<sup>137</sup>. I blocchi da costruzione vennero da Genova, mentre nelle deliberazioni del consiglio per l'*agrandissement* gli architetti locali chiesero più marmo italiano per i pilastri lungo il corso<sup>138</sup>. Da un punto di vista architettonico e sociale, l'espansione urbana venne realizzata in una reinterpretazione locale del *bien public* che si era cercato di imporre con il primo progetto. Secondo Junko-Thèrese Takeda il risultato fu di trasformare la città non in una Parigi del sud, come avrebbe voluto la *royauté*, ma piuttosto in una piccola repubblica italiana sul suolo francese<sup>139</sup>.

A quella che doveva essere soprattutto una estensione verso est, gli amministratori municipali aggiunsero una vasta porzione del lato sud del bacino portuale per impostare un nuovo asse di orientamento incentrato sullo specchio acqueo cittadino. In questo modo la città sarebbe passata ad una estensione totale di 195 ettari. Motivazioni economiche furono alla base di questa triplicazione degli spazi urbani. Con la coincidenza dell'editto di porto franco attività di ogni tipo, dai saponifici alle fabbriche navali, si svilupparono sulla riva nuova. La crescita dell'arsenale delle galere aveva invece attirato tutto attorno all'arco sud-est le attività collaterali che lo riguardavano, come le botteghe e i magazzini dei fornitori della marina regia<sup>140</sup>. Il porto era il centro pulsante della città<sup>141</sup>.

---

<sup>137</sup> Francois-Xavier Emmanuelli, *Vivre à Marseille sous l'Ancien Régime*, Parigi, Editions Perrin, 1999, p. 100.

<sup>138</sup> Takeda, *Between crown and commerce*, cit., p. 30; cfr. Joseph Konvitz, *Grandeur in french city planning under Louis XIV*, in «Journal of Urban History», vol. 2/1, 1975, pp. 3-42.

<sup>139</sup> Takeda, *Between crown and commerce*, cit., p. 31.

<sup>140</sup> Per l'importanza degli arsenali nei porti europei cfr. Marine Acerra, *La mise en place des arsenaux et la naissance des nouveaux groupes urbains*, in *Les sociétés urbaines au XVIIe siècle. Angleterre, France, Espagne*, a cura di Jean-Pierre Poussou, Parigi, Presses Universitaires Paris-Sorbonne, 2007, pp. 125-133.

<sup>141</sup> Cfr. Julien Puget, *Les négociants marseillais et la fabrique urbaine, entre désintérêt immobilier et implication politique (1666-1789)*, in *Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au XVIIIe siècle: institutions, appartenances, pratiques*, a cura di Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour, Biagio Salvemini, Aix-en-Provence, UMR Telemme, 2014, p. 141-158.

Più che i residenti previsti, nel nuovo quartiere ad est si stabilirono soprattutto artigiani e notabili. Anche per i nobili interessati alle attività legate al commercio, allontanarsi dalla loggia dove si riunivano i mercanti e dai moli del porto rimaneva un'operazione poco conveniente<sup>142</sup>. Come sperava Arnoul, alcune famiglie dell'aristocrazia fondiaria si fecero costruire case con corti interne e giardini nella nuova area, come quelle dei de Manse o dei Mirabeau-Riquetti. Anche le principali personalità civili e militari si stabilirono nelle strade che davano sul corso, come Jacques de Noailles, tenente delle galere. Infine si trovavano anche alcuni notabili che in un primo momento si erano scagliati contro il progetto portato da Pierre Puget, come l'*échevin* Barthelemy Cousinery, coinvolto anche negli affari immobiliari della zona<sup>143</sup>.

Solo nel corso del XVIII secolo il quartiere sud-ovest, l'attuale quartiere Paradis, divenne il luogo preferito per la residenza dei ricchi negozianti<sup>144</sup>. Tra questi ad esempio l'aristocrazia del commercio che faceva parte della loggia massonica Saint-Jean d'Écosse à l'Orient, studiata da Pierre-Yves Beaurepaire<sup>145</sup>. Inoltre la presa in carico dell'espansione urbana permise maggiore libertà di movimento ai *négociants* speculatori e ai loro soci. Nobili e mercanti, così come gli stessi artigiani e capomastri coinvolti nel progetto, avevano tra le mani un'occasione inaspettata. Béatrice Hénin ha riportato come esempio il caso di un capo muratore che aveva acquistato dei lotti edificabili tra la porta Saint-Lazare e la porta di Aix, per poi ottenere dal comitato per l'*agrandissement* di far passare una strada in quell'area al fine di costruire delle case di maggior valore<sup>146</sup>.

Il quartiere che prendeva nome dal forte invece, all'ingresso del porto, fu conosciuto come la residenza di quasi tutti i pescatori e gli «uomini di mare»<sup>147</sup>. I deputati di commercio il 28 aprile 1806, nel corso dei dibattiti sulla franchigia marsigliese in età napoleonica, formularono un interessante memoriale in cui veniva descritta agli occhi degli amministratori parigini la situazione

---

<sup>142</sup> Sullo statuto di nobile commerciante vigente a Marsiglia cfr. Jacqueline Hecht, *Un problème de population active au XVIIIe siècle en France. La querelle de la noblesse commerçante*, in «Population», 19<sup>e</sup> année, n. 2, 1964, pp. 267-290.

<sup>143</sup> Zysberg, *Marseille au temps du Roi-Soleil*, cit., p. 96.

<sup>144</sup> Cfr. Charles Carrière, *Un Hôtel de grands négociants. 42, rue Sainte (1785-1820)*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 46, 1961, pp. 3-19.

<sup>145</sup> Loggia di cui facevano parte i grandi negozianti come i Seymandi, Tarteiron, Hugues, Keller, etc. Cfr. Pierre-Yves Beaurepaire, *Saint-Jean d'Écosse de Marseille*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 72, 2006, pp. 61-95 ; Pierre-Yves Beaurepaire, *Sociabilité des Lumières et exclusion dans les ports méditerranéens au XVIIIe siècle: l'exemple de la Franc-maçonnerie*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 69, 2004, pp. 13-22 ; Pierre-Yves Beaurepaire, *Le cosmopolitisme maçonnique*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 67, 2003, pp. 33-50; Pierre-Yves Beaurepaire, *Le rayonnement international et le recrutement étranger d'une loge maçonnique protestant: Saint-Jean d'Écosse à l'Orient de Marseille au XVIIIe siècle*, in «Revue Historique», n. 594, 1995, pp. 263-288. Vedi anche Joshua Adel, *Sociabilité politique et apprentissage de la démocratie représentative en Franc-maçonnerie à Marseille et en Provence dans les années 1860-1870*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 72, 2006, pp. 245-264 ; Mathieu Grenet, *La loge et l'étranger: les Grecs dans la Franc-maçonnerie marseillaise au début du XIXe siècle*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 72, 2006, pp. 225-243.

<sup>146</sup> AMM, DD 156, *Travaux publics*, 11 février 1676. Hénin, *L'agrandissement de Marseille (1666-1690)*, cit., p. 12.

<sup>147</sup> Kaiser, *Marseille au temps des troubles*, cit., p. 81. Cfr. Daniel Faget, *Marseille et la mer. Hommes et environnement maritime (XVIIIe-XXe siècle)*, Rennes, Presse Universitaires de Rennes, 2011.

storica della città provenzale<sup>148</sup>. Nel corso del XVIII secolo si era formata una divisione interna tripartita:

- La riva sud, *la rive neuve*, dove si trovavano alcuni edifici per lo stoccaggio delle merci, altri utilizzati dalla marina e gli spazi per la produzione e la lavorazione di vini, oli e saponi;
- La riva nord, *la vieille cité*, dove abitavano i pescatori e i negozianti più modesti che usavano il pianterreno delle proprie abitazioni per stivare le merci;
- La riva est, *la nouvelle ville*, dimora dei negozianti e benestanti locali, dove si trovavano molti magazzini di deposito e anche questi, nei momenti di pace, erano insufficienti per le merci che transitavano dal porto, così che spesso si rendeva ancora necessario ricorrere a degli spazi fuori città.

Dal lato del porto la presenza ingombrante dell'arsenale bloccava oltre ogni ulteriore sviluppo. Bisognò attendere la demolizione degli arsenali del 1784 perché venissero lottizzati i terreni per costruire il quartiere dell'Opera e prolungata la via della Canebière fino al mare<sup>149</sup>. Alla fine del XVIII secolo a Marsiglia vivevano 106.000 abitanti, di cui 50.000 nei confini della città medievale, 27.000 nell'area dell'*agrandissement* e 29.000 fuori dalle mura, mentre il 60% dei negozianti risiedeva ancora nei vecchi quartieri, vicino l'hotel de ville<sup>150</sup>.

---

<sup>148</sup> ACCIMP, mq 3.2.1.1, *Commerce internationale, zones franches*, 28 avril 1814.

<sup>149</sup> Cfr. Jean Boissieu, *Les arcenaulx de Marseille. L'histoire d'un quartier*, Parigi, Jean Laffitte, 1901.

<sup>150</sup> Zysberg, *Marseille au temps du Roi-Soleil*, cit., p. 101.

## LIVORNO, MODELLO DA SUPERARE

Livorno ebbe un ruolo privilegiato per la formazione di una immagine di successo del porto franco<sup>1</sup>. Come osservato nel primo capitolo, la franchigia del porto toscano fu incentrata fondamentalmente sull'accoglienza verso gli stranieri piuttosto che su una politica di esenzioni doganali, che si sarebbe formata solo gradualmente. Livorno ebbe uno statuto extraterritoriale differente da quello in vigore nel porto della Superba o dal sistema marsigliese per la conquista del mercato levantino. Se Genova e Marsiglia furono dei porti franchi, allora Livorno non dovrebbe esserlo, o viceversa. Per l'importanza preponderante del ruolo delle diaspore mercantili straniere lo scalo labronico venne comparato anche ai porti levantini come Aleppo, Smirne, Alessandria, etc.<sup>2</sup>. Tuttavia, con l'editto del 1676, anche Livorno si dotò ufficialmente del titolo di "porto franco".

Come risulta anche dalle ricerche di Corey Tazzara, un ruolo fondamentale nel successo dell'esperienza labronica, almeno per quanto riguarda i primi decenni del suo funzionamento, fu dovuto ai compromessi e alle mediazioni raggiunti tra gli stranieri e gli ufficiali locali<sup>3</sup>. Nonostante la presenza di una normativa non particolarmente innovativa per quanto riguardava le merci, gli spazi della contrattazione permisero una grande elasticità nell'applicazione delle norme. Gli ufficiali del granduca erano consapevoli della mancata definizione del funzionamento del porto. Nel 1645 l'auditore di Livorno si lamentò dell'assenza di un testo che definisse chiaramente le procedure, così che la maggior parte delle questioni venivano risolte caso per caso<sup>4</sup>. Le suppliche rivolte dai mercanti alle autorità locali, in primo luogo il governatore cittadino e il direttore della

---

<sup>1</sup> La visione di Livorno in quanto modello da superare, a cui spesso si fece ricorso nella documentazione marsigliese e Genovese, rispondeva anche alla impossibilità di adottare le stesse norme del porto labronico. Si guardava con invidia al traffico passante per il porto, ma si riconosceva l'impossibilità di impostare un modello perfettamente identico. Gli altri Stati preferirono adottare solo quelle norme di volta in volta confacenti, secondo i loro progetti, allo sviluppo del commercio attivo.

<sup>2</sup> Jean-Pierre Filippini definì Livorno un "Orient rapproché". Nella stessa direzione vi sono anche recenti pubblicazioni, cfr. Francesca Trivellato, *Juifs de Livourne, Italiens de Lisbonne, hindous de Goa. Réseaux marchands et échanges interculturels à l'époque moderne*, in «Annales. Histoire, Sciences Sociales», n. 3(58e année), 2003, pp. 581-603 ; Guillaume Calafat, *Ramadan Fatet vs John Tucker. Trials and forgery in Egypt, Syria and Tuscany (1739-1740)*, in «Quaderni Storici», n. 143/2, 2003, pp. 419-440; Guillaume Calafat, *Familles, réseaux et confiance dans l'économie de l'époque moderne. Diasporas marchandes et commerce interculturel*, in «Annales. Histoire, Sciences Sociales», n. 2(66e année), 2011, pp. 513-531.

<sup>3</sup> Corey S. Tazzara, *Managing Free Trade in Early Modern Europe: Institutions, Information, and the Free Port of Livorno*, in «The Journal of Modern History», n. 86/3, 2014, pp. 493-529; Idem, *The masterpiece of the Medici: commerce, politics and the making of the free port of Livorno, 1574-1790*, Tesi di Dottorato, Stanford University, 2011.

<sup>4</sup> Tazzara, *Managing free trade*, cit., p. 506.

dogana, furono cruciali nel definire, se non a volte anche nel creare, il regolamento del porto franco<sup>5</sup>.

La preferenza per delle politiche ad hoc resero il libero commercio di Livorno una sorta di labirinto amministrativo che, di solito, vedeva la complicità di amministratori e stranieri. La stessa impressione si ottiene osservando il funzionamento di molti porti di Età moderna, dove un insieme più o meno definito di regole venne inevitabilmente demandato all'interpretazione degli attori locali<sup>6</sup>.

Il primo ordinamento del porto franco livornese, che semplificò in maniera più organica le procedure doganali, fu attuato solo nel 1676, in una fase che aveva già visto la creazione delle franchigie rivali di Genova, Nizza e Marsiglia<sup>7</sup>. A Genova e Marsiglia la franchigia venne concepita in un'ottica mercantile per stimolare la conquista, o il ritorno, verso i mercati levantini a discapito dell'emporio toscano.

La concezione del porto come emporio redistributivo, con facilitazioni per gli stanziamenti stranieri e i movimenti delle merci (magazini, sgravi fiscali, ecc.) era proiettata nella coscienza dei nobili genovesi del Seicento dalla fortuna di Livorno. Il traffico del porto non era considerato in funzione della marineria nazionale ma in termini concorrenziali con gli altri porti per i differenti costi su determinati flussi di merce.

La rotta verso Livorno, un emporio vicino, piuttosto che direttamente verso gli empori levantini, esprimeva una situazione di relativa subordinazione che trovò riscontro nel mancato allacciamento di rapporti commerciali con l'Oriente, una preoccupazione costante dei magnifici. Inoltre fin dalla prima riforma doganale livornese del 1565 si esclusero dai benefici delle riduzioni doganali le imbarcazioni che avessero fatto scalo tra Genova e Civitavecchia.

I magnifici di palazzo Ducale non dimenticarono questa limitazione: nello schema in latino del primo editto di porto franco generale del 1609 si trovava un'esplicita limitazione alla provenienza delle imbarcazioni che arrivavano fin dalla Sicilia. Ma gli uomini ai quali competeva stabilire limiti ed esclusioni, che avevano lo scopo di porre agli armatori e ai mercanti l'alternativa

---

<sup>5</sup> Cfr. Marcella Aglietti, *I governatori di Livorno dai Medici all'unità d'Italia*, Firenze, Edizioni ETS, 2009; Marcella Aglietti, *Giuliano Capponi governatore di Livorno tra Medici e Lorena*, in «Nuovi Studi Livornesi», vol. XVI, 2009, pp. 33-62; Antonella Alimento, *Tra "gelosie" personali e "gelosie" tra gli stati: i progetti del governatore Carlo Ginori e la circolazione della cultura economica e politica a Livorno (1747-1757)*, in «Nuovi Studi Livornesi», vol. XVI, 2009, pp. 63-96.

<sup>6</sup> A Genova questo atteggiamento lo si può osservare nelle continue variazioni degli editti, a Marsiglia attraverso il conflitto con i *fermiers* regi. A Marsiglia un funzionario delle gabelle paragonò l'ingresso in porto per uno straniero all'essere "comme renfermé dans un labyrinthe d'où il ne saurait sortir qu'après avoir été trouvé coupable de quelque contravention". Cfr. Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, cit., vol. IV, p. 225.

<sup>7</sup> Cfr. Frattarelli Fischer, *Livorno 1676. La città e il porto franco*, in *La Toscana nell'età di Cosimo III*, a cura di Franco Angiolini, Vieri Becagli e Marcello Verga, Firenze, EDIFIR, 1993, pp. 45-66.

tra il porto di Genova e quelli concorrenti, o ritenuti tali, dovettero rilevare l'esagerazione di questo dispositivo e il timore che tanta intransigenza potesse ritorcersi contro di loro<sup>8</sup>.

Genova e Livorno furono in competizione anche per il commercio redistributivo di grano dal nord Europa e dal Baltico. I genovesi vollero incoraggiare i capitani nordici a portare le loro imbarcazioni per prime a Genova. Un altro articolo pensato per scoraggiare la concorrenza da Livorno fu quello riguardante la sigurtà di 2.000 scudi, già preso in considerazione nel I capitolo. Se la nave proveniente al di là di Ventimiglia o dalla foce del Tevere veniva in dirittura a Genova per beneficiare del porto franco poteva anche svolgere altri affari a Livorno senza perdere il privilegio al ritorno. Ma se quella stessa nave avesse fatto scalo in altri porti, anche nazionali, la sigurtà sarebbe stata inCamerata direttamente dalla dogana genovese.

I capitoli del 1623, di durata decennale ma rinnovati senza variazioni fino al 1646, ridussero i limiti a Viareggio a Levante e ad Antibo a Ponente. Con questi editti il porto franco genovese, che aveva esordito in chiave concorrenziale nei confronti di Livorno e Marsiglia, accettò improvvisamente le merci provenenienti da questi due porti, purché fossero caricate fuori dai limiti indicati<sup>9</sup>. Nei confronti di Nizza si continuò a perseguire una politica di esclusione.

In questa fase, a seguito anche dell'epidemia che colpì la città negli anni 1656-1657, vi furono riforme graduali che continuarono ad alleggerire gli aspetti più marcatamente mercantilistici dei precedenti regolamenti<sup>10</sup>. Probabilmente la necessità di incentivare la ripresa dei traffici e attirare i mercanti spinse a concedere queste facilitazioni. Con un decreto del 30 giugno 1659 i Consigli approvarono nuove riduzioni delle gabelle e dei limiti. Le mercanzie originarie dalla Toscana e da Livorno, arrivate e riesportate nel porto ligure, restarono esenti da qualunque dazio. In caso di vendita erano soggette al pagamento del 2%.

Il graduale ritorno a una situazione di normalità e la mancanza dell'atteso slancio immediato da parte dei commerci portò i Collegi a fare pressione sui protettori di San Giorgio perché si tornasse a posizioni più moderate. Da San Giorgio si cercò di continuare con la stessa politica, nella convinzione che bisognasse conservare «a costo di qualunque danno, la fede data, e pubblicata, di mantenere inviolabile il portofranco»<sup>11</sup>. La scadenza dell'editto nell'anno successivo permise di mantenere ancora inalterati i regolamenti e semplicemente, al momento del rinnovo, di non confermarli. Intanto un nuovo concorrente si inseriva nella partita con un nuovo tipo di franchigia: la Marsiglia rimodellata da Luigi XIV e Colbert.

---

<sup>8</sup> Giacchero, *Origini e sviluppi del portofranco genovese*, cit., p. 94.

<sup>9</sup> ASG, *san Giorgio, manoscritti*, n. 82, 11 febbraio 1623.

<sup>10</sup> Cfr. Thomas Allison Kirk, *La crisi del 1654 come indicatore del nuovo equilibrio mediterraneo*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», vol. LI, n. 1, 2011, pp. 527-538.

<sup>11</sup> ASG, *Legum (anni 1660-1668)*, vol. XXII, 3 febbraio 1662, in Giacchero, *Origini e sviluppi del portofranco genovese*, cit., p. 142.

### 5.1 L'editto del 20%

Sebbene il porto franco di Marsiglia fosse stato istituito nel 1669, le prime discussioni ufficiali iniziarono nel 1666 e già nel corso degli anni precedenti dalla Camera vennero inviati i primi *mémoires* per discutere delle modifiche al sistema doganale. Le richieste dei *négociants* erano da un lato il rispetto delle franchigie cittadine, dall'altro la protezione del commercio locale<sup>12</sup>. Nel 1663 venne inviata al ministro una prima riflessione sull'importanza di attirare il commercio degli stranieri. In particolare, i deputati della Camera marsigliese si preoccupavano dell'afflusso di stranieri a Tolone e La Ciotat, oltre che a Nizza e Villafranca, mentre Marsiglia veniva evitata a causa delle troppe imposizioni<sup>13</sup>.

Nel 1662 furono avanzati i primi progetti per la creazione di una tassa del 20% sul valore delle merci del Levante portate da navi straniere o anche francesi, qualora queste avessero fatto scalo prima di arrivare a Marsiglia<sup>14</sup>. Da questo documento è possibile retrodatare l'inizio delle trattative tra il potere centrale e la Camera di Commercio riguardo questo specifico punto al 1662. L'obiettivo dei deputati del commercio era di attirare gli stranieri per lo smercio dei prodotti che arrivavano in città verso il nord Europa, ma rispondere anche agli altri porti franchi mediterranei mantenendo il monopolio nei traffici fondamentali<sup>15</sup>. Entrambi questi elementi furono considerati essenziali, come dimostrato da un'altra relazione nella quale si chiese che fossero gli *échevins* a occuparsi della riscossione della tassa, «comme il pouvait arriver que les fermiers du Roy pourroint abuser de cette exaction, et pour attirer du profit décharger les étrangers d'une partie de ce droit»<sup>16</sup>. La franchigia venne intesa soprattutto come un privilegio del quale dovessero godere i cittadini. Tuttavia fu riconosciuta l'importanza della presenza straniera che si voleva regolamentare secondo la discrezione degli *échevins*, a loro volta direttamente impegnati nel commercio<sup>17</sup>.

Immediatamente successivo all'invito verso gli stranieri a stabilirsi a Marsiglia, per popolare le case costruite a seguito dell'*aggrandissement* del 1666, iniziavano le clausole e le limitazioni al loro commercio, quasi in ordine crescente.

---

<sup>12</sup> Per un elenco delle franchigie cfr. Mireille Zarb, *Les privilèges de la ville de Marseille, du Xème siècle à la Révolution*, Parigi, A. & J. Picard, 1962.

<sup>13</sup> ACCIMP, D23, *Franchise du port*, 1663.

<sup>14</sup> ACCIMP, C 121, *Mémoire relative à un projet de demande au Roi un établissement d'un droit de 20% sur le commerce des étrangers*, 1662 ; AMM, BB 251 D, *Délibérations et actes du Conseil de ville*, 28 janvier 1662. Con il termine generico di commercio col Levante si intendeva, solitamente, il commercio con i territori dell'Impero Ottomano (compresa la Grecia e le isole, Creta e Corfù soprattutto), Persia, Maghreb e Africa in generale.

<sup>15</sup> Come fu chiaramente spiegato in un memoriale scritto dal deputato Vaccon rivolto al sovrano, cfr. ACCIMP, H 7, *Commerce de Marseille, remontrances et mémoires*, 1663-1664.

<sup>16</sup> ACCIMP, C 121, *Mémoire relative à un projet de demande au Roi un établissement d'un droit de 20% sur le commerce des étrangers* ; cfr. ACCIMP, B 298, *Personnel Bureau 20%*, Marseille 1671-1793.

<sup>17</sup> Cfr. I parte, 2.4 *Il porto franco "contrattato" di Marsiglia*.

Per prima cosa venne sancito il monopolio di Marsiglia e Rouen sulla seta grezza in arrivo dal Levante o dall'Italia, le due principali regioni produttrici ed esportatrici di questo prezioso materiale<sup>18</sup>. La seta sarebbe potuta entrare solo da questi due porti e un tentativo di sbarco altrove ne avrebbe comportato la requisizione. Per la seta che arrivava dalle vie di terra il centro di raccolta e redistribuzione designato sarebbe stato Lione.

L'editto continuava con un'ulteriore limitazione, l'obbligo del pagamento della tassa del 20% se le navi trasportanti la seta e le altre merci del Levante avessero fatto scalo e scaricato la merce a Genova, Livorno o in altre città straniere. Ovviamente la possibilità di controllare che le merci arrivassero senza fare scali era subordinata alla efficienza e alla collaborazione dei consoli della nazione francese presenti negli scali del Levante e nelle altre città. Ad esempio, toccava ai consoli di «Livourne, Genes et autres ports étrangers» certificare che le navi francesi in sosta non avessero scaricato le loro merci. Soprattutto nei primi anni di applicazione, fu difficile controllare la provenienza delle imbarcazioni e delle merci che arrivarono in porto. Dal momento che raramente i margini di profitto nel Levante superavano il 20% questa tassa costituì quasi un embargo, di cui Livorno e Genova furono i principali obiettivi. Nel 1685 infatti, l'85% delle merci levantine che pagavano il 20% raggiungevano Marsiglia dal porto toscano<sup>19</sup>.

La tassa venne estesa anche ai mercanti stranieri che avessero fatto il commercio del Levante per conto di negozianti francesi. L'editto si concluse con il divieto alle autorità municipali di pretendere nuove tasse dagli stranieri se non per ragioni legate all'imprescindibile mantenimento del lazzeretto, dove tutte le imbarcazioni provenienti dal Levante erano obbligate a fare scalo.

L'obiettivo della Corona fu di incanalare, con la creazione dei porti franchi, il commercio nazionale in aree specializzate, in funzione anche della propria posizione geografica. Per questa ragione a Dunkerque fu riservato il commercio nel mare del Nord; a Bayonne, nominata porto franco nel 1702, sarebbe stato garantito il commercio con Spagna, Portogallo e Nuovo Mondo; Marsiglia, con il suo porto franco del 1669, fu la città designata per il commercio con il Levante. Nella visione del sovrano e del suo ministro la franchigia sarebbe stata il rapido rimedio ad una situazione che arricchiva i porti stranieri, tra tutti venivano sempre ricordati Genova e Livorno, a svantaggio dell'intero Regno e in particolare del porto focese. Come scrisse Paul Dermigny a questo proposito: «l'édit de 1669, mesure contre Livourne, bien plus qu'en faveur de Marseille»<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> Simona Cavaciocchi (a cura di), *La seta in Europa, sec. XIII-XX*, atti della ventiquattresima settimana di studi, 4-9 maggio 1992, Ripoli, Firenze, Le Monnier, 1993.

<sup>19</sup> Trivellato, *The familiarity of strangers*, cit., p. 117.

<sup>20</sup> Louis Dermigny, *A propos du port franc de Marseille : armement Languedocien et trafic de Levant et de Barbarie*, «Provence Historique», n. 23 vol. 6, 1956, p. 252. È interessante notare che, invece, secondo Giulio Giacchero il provvedimento della franchigia marsigliese era rivolto contro Genova. In Giacchero, *Economia e società del Settecento genovese*, cit., pp. 52-53.



Nel periodo tra il 1669 e i primi anni '70 la Camera faticò ad ottenere il rispetto della nuova tassa<sup>21</sup>. Secondo una interpretazione di Paul Masson, il mancato rispetto della tassa in questo primo periodo sarebbe stato dovuto alla precisa volontà da parte di Colbert di attirare i mercanti stranieri in città anche a svantaggio dei marsigliesi, pur di indebolire il commercio di inglesi e olandesi negli altri porti franchi italiani<sup>22</sup>. Penso sia più credibile ritenere che l'editto del porto franco marsigliese necessitasse di qualche tempo prima che le clausole venissero diffuse e assimilate nel mondo mercantile-commerciale mediterraneo ed europeo di fine XVII secolo. Una prova di ciò è il fatto che già nell'ottobre 1669 vennero promulgate le prime ordinanze per ricordare il rispetto del monopolio di Marsiglia nel commercio con il Levante, per evitare che gli stranieri o anche i francesi stessi portassero le loro merci in altri porti oltre Rouen e Marsiglia<sup>23</sup>.

Forse per semplificare questa normativa, con un editto del Consiglio di Stato del 15 agosto 1685 si sopprime la possibilità di introdurre le merci del Levante da Rouen. Questa città, in quanto priva di franchigia doganale, era rimasta soggetta al pagamento della pesante tassa dei 50 soldi per tonnellata<sup>24</sup>. Priva anche della favorevole posizione geografica di Marsiglia, il monopolio di cui godeva non dovette essere particolarmente utile per i suoi mercanti, mentre poteva portare ulteriori complicazioni riguardo la riscossione del 20%. È interessante che anche nel testo dell'editto il sovrano si lamentasse di come a Rouen e negli altri porti del versante oceanico arrivassero mercanti stranieri a portare ogni sorta di merci del Levante, senza pagare alcuna tassa<sup>25</sup>.

Con una ordinanza del 9 agosto 1670 ribadita il 31 maggio 1672<sup>26</sup>, il sovrano tornò a ribadire l'obbligo di introdurre le merci del Levante da Marsiglia e a chiedere il rispetto del porto franco. Porto franco e tassa del 20% vennero considerate la medesima cosa: «autrement, si ce droit n'est ainsi levé: outre que Ligourne, Gennes, Nice et Villefranche augmenteront leur commerce et ruineront celui de France»<sup>27</sup>.

L'uno non esisteva senza l'altro: per questa ragione la franchigia di Marsiglia ha assunto un carattere così particolare e diverso dagli altri porti franchi presi in considerazione. Un'ennesima prova di ciò si può trovare nei documenti riguardo le «infractions à la franchise», dove nella maggior parte dei casi si trattava di infrazioni al pagamento della tassa del 20%<sup>28</sup>. Un esempio della

---

<sup>21</sup> Cfr. ACCIMP, C 130, *Mémoires pour le 20%*, 1670-1680 ; ACCIMP, C 131, *Droit de 20%*, Imprimés, 1669-1687.

<sup>22</sup> Cfr. Masson, *Ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui*, cit.

<sup>23</sup> ACCIMP, D 23, *Franchise du port*, 8 octobre 1669.

<sup>24</sup> Rambert (a cura di), *Histoire du commerce de Marseille*, cit., vol. IV, p. 206.

<sup>25</sup> ACCIMP, D 24, *Franchise du port*, 15 aout 1685.

<sup>26</sup> ACCIMP, D 23-D 24, *Franchise du port*, 9 aout 1670 e 31 mai 1672.

<sup>27</sup> ACCIMP, C 130, *Mémoires sur le droit de 20%*, 1670.

<sup>28</sup> Cfr. ACCIMP, C 133, *Droit de 20%*, *Réclamations*, 1682-1768 ; C 134, *Droit de 20%*, *Réclamations*, 1769-1791 ; C 149, *Droit de 20%*, *Fraudes*, 1695-1715.

lenta applicazione e diffusione di tale normativa, trovato in queste carte, fu il processo contro Etienne Teissier e soci, svoltosi tra il 1684 e il 1685.

Si trattava dell'accusa di aver ignorato l'obbligo di scaricare le merci del Levante e la seta grezza a Marsiglia o Rouen. I mercanti coinvolti, di Lione, avevano acquistato dodici balle di seta di Messina da Nicolas Proin, mercante francese residente a Livorno. Quest'ultimo, facendo ricorso alla imbarcazione di un capitano originario de La Ciotat e proveniente da Ancona, aveva fatto portare il carico presso il mercante di Tolone Etienne Ferrat. Da Tolone la seta sarebbe dovuta essere trasportata via terra a Lione, dove la attendevano gli accusati. Tuttavia, a Tolone la merce venne requisita su ordine della Camera di Commercio di Marsiglia in quanto violava l'editto di porto franco<sup>29</sup>.

La Camera spiegò ai mercanti tolonesi che chiedevano indietro la propria merce che la seta grezza proveniente dal Levante o dall'Italia che non veniva sbarcata a Marsiglia o Rouen doveva essere confiscata. I mercanti si difesero affermando di non essere a conoscenza di una tale limitazione e che «un nombre très considérable de balles soies ont été apporté depuis l'édit du port franc en la ville de Toulon du cru d'Italie». Gli accusati presentarono il certificato di un commissario della dogana di Tolone dove si diceva che da almeno 6 anni in quel porto arrivava la seta diretta a Lione e che nessuno aveva mai pensato di requisire la merce.

Questo esempio, tra i molti disponibili, mostra la facilità con cui si potevano eludere i controlli della Camera, soprattutto nei primi anni di proclamazione dell'editto, quando i mercanti si potevano ancora difendere dicendo di ignorare, o pretendendo di ignorare, tale normativa. Ancora nel 1683 alla Camera venivano richieste delle consultazioni per spiegare alcuni aspetti particolari dell'editto. Un esempio può essere la consulta della Camera di Commercio chiesta da un tale Vellin, di cui non è meglio specificata la professione, riguardo il porto franco e la possibilità per gli stranieri di condurre il commercio di Levante in prima persona senza fare scali. La Camera, citando testualmente le sezioni dell'editto a riguardo, spiegava come fosse possibile il commercio degli stranieri, che il re aveva voluto e voleva invitare in città, in cambio solo del pagamento del 20%<sup>30</sup>. Con questa tassa inoltre ci si assicurava che i levantini non potessero vendere le loro merci, in Francia, a un prezzo migliore dei mercanti regnicoli<sup>31</sup>. Per queste ragioni il porto franco divenne sinonimo del monopolio di Marsiglia sul Levante. La preoccupazione della Camera era dunque il rispetto del pagamento, con l'offerta di inviare propri controllori anche a Rouen e Lione per essere sicuri dei traffici che vi si conducevano.

---

<sup>29</sup> ACCIMP, D 28, *Franchise de la ville et du port de Marseille, infractions (1684-1725)*, 23 décembre 1684.

<sup>30</sup> ACCIMP, D 24, *Franchise du port*, 30 juin 1683.

<sup>31</sup> ACCIMP, C 130, *Mémoires sur le droit de 20%*, 1671.

Solo con una ordinanza del 3 marzo 1688 le navi francesi furono autorizzate a scaricare merci levantine in Italia, senza però avere il diritto di sbarcare altri prodotti<sup>32</sup>. Il porto di Livorno, con il nuovo statuto marsigliese, divenne uno scalo utile per le galere del re, un centro di approvvigionamento in soldati e schiavi e un mercato in cui i corsari francesi potevano vendere i loro bottini. Al di là dei tradizionali rapporti di cabotaggio, Livorno svolse una funzione intermediaia per lo scambio di merci provenienti dal sud Italia<sup>33</sup>. Se i negozianti livornesi erano poco interessati alla creazione di una propria flotta commerciale, esisteva tuttavia una flotta livornese battente bandiera francese<sup>34</sup>.

La presenza e l'entrata di bastimenti francesi nel porto toscano traduceva le ambiguità della politica commerciale: utilizzare al massimo la possibilità di trovare dei noli per equilibrare la bilancia dei pagamenti, sfruttare uno sbocco per i prodotti che non venivano consumati dal Regno o dal Levante, ma nello stesso tempo evitare di aiutare i negozianti livornesi concorrenti non utilizzando, nella misura del possibile, il porto di deposito toscano. Una politica mercantilistica che non può accettare la concorrenza di un altro porto franco e che è incentrata sulla esclusività della franchigia marsigliese:

Depuis que le port franc est établie à Marseille, qui nous prive d'envoyer audit lieu les marchandises du Levant, l'on ne fait pas la moitié des affaires qui se faisait auparavant, et nous ne voyons pas aussi la moitié des voiles françaises comme par le passé pour le même sujet dudit Port franc qui les condamne à payer 20% de tout son chargement quand même n'aurait débarqué qu'une balle ici<sup>35</sup>.

Diversamente avvenne con le altre principali potenze europee, per le quali lo scalo labronico restò a lungo una tappa utile negli scambi mediterranei.

Lo zelo con cui i deputati della Camera di Commercio si impegnarono nel far rispettare l'editto del porto franco mostra bene come, fin dal primo momento, i marsigliesi apprezzassero i vantaggi della loro nuova situazione. Negli anni successivi non solo il porto franco riuscì ad affermare il proprio ruolo nel Mediterraneo ponendosi come snodo del commercio levantino, ma si consolidarono le misure contro gli stranieri, sulle quali ci si sofferma più avanti.

---

<sup>32</sup> ACCIMP, C 131, *Droit du 20% imprimés*, 11 mars 1688.

<sup>33</sup> Cfr. Fernand Braudel, Ruggiero Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne (1547-1611)*, Parigi, Colin, 1951 ; Samuel Fettah, *Livourne et les grandes places marchandes des routes tyrrhéniens (XVIIe siècle-première moitié XIX siècle)*, in *Lo spazio tirrenico nella "Grande Trasformazione". Merci, uomini e istituzioni nel primo Settecento e nel primo Ottocento*, a cura di Biagio Salvemini, Bari, Edipuglia, 2009, pp. 197-215.

<sup>34</sup> Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana*, cit., vol. II, p. 303.

<sup>35</sup> ANP, AE/BI/695, *Consulats : mémoires et documents*, lettera di Cotelendy al Segretario di Stato alla Marina del 21 agosto 1671, in Ivi, p. 307.

## 5.2 L'adattabilità delle norme nei porti franchi genovesi

Varie forme di concorrenza si sviluppavano lungo le vie percorse dalle risorse e dalle merci, sommandosi anche ad altre competizioni proprie di segmenti specifici di alcune vie dei commerci, con i rispettivi centri coinvolti nei traffici. In tal modo la competizione si collocò all'interno di precisi contesti istituzionali e normativi che si rivelano determinanti nel definire modi ed esiti.

Tali contesti vanno seguiti nel loro continuo e laborioso trasformarsi. Se i più grandi e organici interventi, come l'altisonante editto della franchigia marsigliese, potevano costruire fotografie degli equilibri in campo e fissarne gli elementi ritenuti più durevoli e strutturali, la competizione non era mai cristallizzata e con essa l'adeguamento normativo. L'infinita produzione di norme e di pratiche amministrative erano nello stesso tempo strumento e luogo del conflitto e con il loro fluido ed instabile equilibrio ne registravano l'esito che, a loro volta, contribuivano a determinare e influenzare.

Un memoriale genovese del 3 febbraio 1662 lamentò come, nonostante i limiti per escludere Livorno, le navi più grandi continuassero a preferire il porto toscano<sup>36</sup>. Il nuovo porto franco "generalissimo" del 1670 conteneva limitazioni contro Livorno e Nizza e un elenco dettagliato delle tariffe per le varie merci in arrivo nel porto, nella speranza di rispondere alla nuova concorrenza marsigliese<sup>37</sup>.

Questo editto mantenne una certa stabilità e venne rinnovato senza grossi cambiamenti fino a fine secolo. Non è difficile indicare nell'agguerrita concorrenza di Livorno e Marsiglia una delle principali cause della crisi dello scalo genovese che si verificò tra la fine del XVII e l'inizio del XVIII secolo. Non si era mai pensato realmente a una lotta commerciale nei confronti del porto francese, sebbene alcune norme mirassero proprio a questo, mentre verso Livorno si era deciso di attuare una politica tariffaria discriminatoria che colpisse in modo pesante le merci provenienti da questo porto.

Probabilmente influenzato dal porto franco genovese del 1670, l'11 marzo 1676 il Granduca Cosimo III a Livorno concesse ai negozianti una nuova tariffa per le merci che entravano in porto, lo stallaggio. Venne riordinato il funzionamento dello scalo labronico in funzione di una maggiore uniformità e chiarezza: alcuni storici hanno individuato in questo editto la consacrazione del ruolo livornese<sup>38</sup>. L'obiettivo fu anche rispondere alla franchigia marsigliese del 1669 accusata di aver dirottato il commercio levantino verso la Provenza. I granduchi moltiplicarono le misure in favore del commercio di deposito, mantenendo inalterata la tolleranza e la permissività verso i mercanti stranieri. Ogni trasgressione delle leggi, anche quando provata, veniva risolta con una transazione

<sup>36</sup> Kirk, *Genoa and the sea*, cit., p. 178.

<sup>37</sup> ASG, *Archivio Segreto, portofranco*, n. 1012, 12 dicembre 1670.

<sup>38</sup> Cfr. Baruchello, *Livorno e il suo porto*, cit.; Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana*, cit., vol. II, p. 119.

tra i negozianti e le autorità, spesso senza ricorrere ad ammende o sequestro delle merci. A Genova, in una relazione dei magnifici Giovanni Francesco Doria e Domenico Sauli del 1712, venne denunciato come dal 1667, a causa della concorrenza di Livorno e Marsiglia, gli introiti di porto franco fossero andati diminuendo costantemente. Secondo il calcolo dei due responsabili e della Giunta di Marina, gli introiti erano passati dalle 250 mila lire del 1667 alle 114 mila del 1700<sup>39</sup>. In un'altra relazione di fine secolo la colpa del declino genovese fu interamente imputata a questi due concorrenti ed in particolare a Livorno, dove si erano riusciti ad attirare i mercanti nordici che prima passavano da Genova, «dal che procede che li negozianti Olandesi sono molto più numerosi e forti in Livorno che in Genova»<sup>40</sup>.

Intanto nel 1692 il porto franco genovese venne rinnovato con altre riduzioni daziarie e dell'ostellaggio per altri dieci anni, poi successivamente di cinque anni in cinque anni fino ad arrivare al 1708, anno in cui fu stabilita una franchigia particolarmente liberale nella speranza di ritornare ai commerci del Levante grazie ai nuovi accordi con la Porta<sup>41</sup>.

I limiti rimanevano al Varo e a Civitavecchia, ma nell'editto si specificò che si consideravano nulli per le merci provenienti al di là di Corvo, ossia dalla Toscana, purché sbarcate e riposte a terra nei magazzini pubblici del porto franco. Come già osservato, il passo indietro su questo editto portò di nuovo ad escludere le merci livornesi. Nel 1713 venne emanato un nuovo porto franco con durata decennale, ricordato come il porto franco degli estimi. Le norme ricalcavano ancora le disposizioni del 1692. In particolare, le merci provenienti da Livorno e sbarcate a Genova dovevano sottostare alle imposizioni doganali del 10% sui valori d'estimo. L'onere complessivo andava per la metà ai caratti, il due era assegnato ai diritti, diritto nuovo e di armamento, e il tre alla Rivagrossa<sup>42</sup>. Come unica concessione verso lo scalo livornese, quattro merci di ponente vennero ammesse in franchigia anche se provenienti dalla Toscana: piombo, stagno, pepe e pelli pelose.

### 5.3 *La peste di Marsiglia, un'opportunità da cogliere*

Il 24 luglio 1720 a Livorno, tramite una lettera per il console genovese Gavi, si venne a sapere dello scoppio della peste a Marsiglia<sup>43</sup>. I conservatori della Sanità di Genova avevano già provveduto ad

---

<sup>39</sup> ASG, *Archivio Segreto, portofranco*, n. 1011, 20 giugno 1703; 8 agosto 1712.

<sup>40</sup> ASG, *Archivio Segreto*, n. 2943, in Luigi Bulferetti e Claudio Costantini, *Industrie e commerci in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano, Banca Commerciale Italiana, 1965, p. 122.

<sup>41</sup> Per il testo dell'editto cfr. ASG, *Archivio Segreto, portofranco*, n. 1013, 31 ottobre 1708. La sua importanza per il commercio con il Levante e l'invito agli stranieri sarà osservata nei paragrafi successivi.

<sup>42</sup> I caratti si riferivano ai diritti sulle merci in transito per la repubblica senza essere vendute; il diritto colpiva con una propria aliquota le materie imponibili di gabelle diverse; la Rivagrossa era riscossa sugli scambi di merci in città, nel distretto e nella fascia marina delle tre miglia. Cfr. [www.lacasadisangiorgio.it](http://www.lacasadisangiorgio.it), spiegazioni delle singole tasse a cura di Giuseppe Felloni.

<sup>43</sup> Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana*, cit., vol. II, p. 157.

ordinare, con lettere circolari, di non ammettere bastimenti in provenienza da Marsiglia sulle riviere<sup>44</sup>. Nell'Archivio di Stato genovese ho trovato numerosi documenti che fanno riferimento ai benefici di questo avvenimento per i traffici del porto franco.

Il porto provenzale fu tra le ultime città europee ad affrontare un'epidemia di peste di particolare intensità nel 1720, nonostante tutte le precauzioni volte a scongiurare questo pericolo. Il vascello *Grand Saint-Antoine* era stato fermato per i controlli sanitari e ne era stato impedito lo sbarco. Le merci furono confiscate dall'ufficio sanitario per il timore dovuto ai suoi scali nei porti del Levante di Siria e Palestina<sup>45</sup>, da cui erano giunte notizie di peste. L'imbarcazione riuscì tuttavia a scaricare illegalmente le sue merci, in gran parte tessuti del Levante, grazie, si diceva, alla copertura del primo *échevin* Jean-Baptiste Estelle, in parte proprietario del vascello e direttamente interessato all'affare<sup>46</sup>. Dal contatto con le merci infette la terribile piaga si sarebbe propagata rapidamente in città.

Un tale lassismo nei controlli, secondo i detrattori della franchigia marsigliese, fu dovuto proprio all'assenza di imposizioni e all'autonomismo locale<sup>47</sup>. È interessante notare che l'accusa di tralasciare i compiti di sorveglianza in ambito sanitario per favorire il commercio sarebbe stata già presente nei dibattiti del Consiglio di Commercio ai tempi di Fabre<sup>48</sup>. In uno dei memoriali contro il porto franco figurava proprio l'insinuazione di lasciare aperta la porta del lazzeretto durante la notte per far uscire le merci che si voleva senza perdere tempo con i controlli, il tutto grazie alla connivenza della Camera di Commercio<sup>49</sup>. Se la peste arrivò in città per questi motivi non lo si scoprì mai definitivamente, le prove raccolte non furono sufficienti ad indicare con certezza un colpevole. Resta il fatto che in poche settimane il contagio si diffuse e la maggior parte dei porti europei cessarono i loro accordi commerciali con Marsiglia. In questa epidemia, che terminò

---

<sup>44</sup> Cfr. Guillaume Calafat, *La contagion des rumeurs. Information consulaire, santé et rivalité commerciale des ports francs (Livourne, Marseille et Gênes, 1670-1690)*, in *Les consuls en Méditerranée, agents d'information (XVI-XXe siècle)*, a cura di Silvia Marzagalli, Parigi, Classiques Garnier, pp. 99-119, 2015. Per il funzionamento dei controlli sanitari a Genova cfr. Giovanni Assereto, *Per la comune salvezza dal morbo contagioso. I controlli di sanità nella Repubblica di Genova*, Novi Ligure, Città del Silenzio Edizioni, 2011.

<sup>45</sup> ADBdR, 200 E 37, *Délibération de la Bureau de la Santé*, 1724.

<sup>46</sup> Charles Carrière, Marcel Courdurié, François Rebuffat, *Marseille ville morte: La peste de 1720*, Marsiglia, Garçon, 1968, pp. 240-41. Cfr. Jacques Caillé, *Le consul Jean-Baptiste Estelle et le commerce de la France au Maroc à la fin du XVIIe siècle*, in «Revue française d'histoire d'outre-mer», vol. 46, n. 162, 1959, pp. 7-48; Charles Mourrué, *Jean-Baptiste Estelle. Consul et échevin de Marseille de la fin du XVIIe au début du XVIIIe siècle*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 65, 1966, pp. 57-65.

<sup>47</sup> Gilbert Buti, *Contrôles sanitaires et militaires dans les ports provençaux au XVIIIe siècle*, in *Gens de passage en Méditerranée de l'Antiquité à l'Époque Moderne. Procédure de contrôle et d'identification*, a cura di Wolfgang Kaiser e Claudia Moatti. Parigi: Maisonneuve et Larose, 2008, pp. 155-180.

<sup>48</sup> Analizzati successivamente.

<sup>49</sup> ACCIMP, B 154, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 23 juillet 1701.

ufficialmente il 15 gennaio 1723, la città perse oltre metà della sua popolazione, mentre innumerevoli morti avvennero in tutta la Provenza<sup>50</sup>.

Si trattò di un caso piuttosto eccezionale: di solito la peste giungeva da lontani porti del Levante e in quella direzione si prendevano contromisure. Stavolta il morbo contagioso proveniva da un porto del Mediterraneo occidentale a pochi giorni di navigazione dagli altri porti tirrenici. A Livorno, con un bando del 23 agosto 1720, venne presa la decisione di proibire l'arrivo di ogni imbarcazione anche dalla costiera ligure, ufficialmente per il timore del contagio<sup>51</sup>. La decisione segnò l'avvio di una guerra sanitaria tra Genova e Livorno per sfruttare la momentanea assenza del concorrente francese ed affermarsi nei traffici con l'Italia e le Alpi. Fin dalla fine del settembre 1720 i magnifici genovesi risposero con misure di ritorsione in materia sanitaria, che colpirono la Toscana e i suoi alleati, il duca di Massa e la Repubblica di Lucca, interrompendo le relazioni commerciali con questi stati. Una vicenda simile avvenne in occasione della peste genovese del 1656, quando le merci vennero precluse dai porti toscani per ventisei mesi e per venti mesi dal porto di Marsiglia, creando un isolamento di cui beneficiarono gli altri porti franchi tirrenici<sup>52</sup>.

Genova, grazie alla sua posizione nel Mediterraneo e alla sua rete di informazioni, fu la principale fonte di notizie riguardo la peste di Marsiglia per gli altri porti italiani. Ne approfittò così per avvantaggiare i transiti e i depositi dal suo porto franco introducendo calunnie sul comportamento degli ufficiali toscani in materia di sanità. Da Livorno si cercò di operare una contropropaganda che mettesse in risalto gli sforzi delle autorità e l'efficienza del lazaretto, sebbene il clima di paura favorisse le dicerie genovesi.

La pubblicazione del *Journal de la peste* a Marsiglia, ai primi di marzo del 1722, non facilitò la posizione di Livorno. Lo scopo di questo resoconto era infatti di attribuire una parte della responsabilità della pestilenza alla Deputazione di Sanità di Livorno per attenuare la colpa del capitano del *Grande Saint Antoine* e dell'intendente alla Sanità di Marsiglia<sup>53</sup>. A Livorno arrivarono rimproveri e minacce dagli altri porti e città italiane, costringendo le autorità sanitarie locali a rinforzare le proibizioni e a bloccare il commercio con tutte le province meridionali francesi. Nel frattempo vennero inviati ambasciatori per protestare contro le misure prese nei confronti delle

---

<sup>50</sup> Daniel Panzac, *Quarantaines et lazarets. L'Europe et la peste d'Orient (XVIIe-XXe siècles)*, Edisud, Aix-en-Provence, 1986, p. 61. Cfr. Jean Figarella, *Marseille et la peste de 1720*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 187, 2000, pp. 56-62 ; James W. Joyce, *La peste de 1720-21 vue par les Anglais*, in «Provence Historique», vol. 5, n. 20, 1955, pp. 146-154 ; Michel Terrisse, *A propos de la peste de Marseille*, in «Provence Historique», n. 195-196, 1999, pp. 495-500.

<sup>51</sup> Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana*, cit., vol. II, p. 161.

<sup>52</sup> Danilo Presotto, *Genova 1656-1657. Cronache di una pestilenza*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», vol.V (LXXIX), fasc.II, Genova, 1965, pp.320-321. Cfr. Marina Lagomarsino, Wilma Rossi, *Nuove ricerche sulla grande peste del 1656-1657 a Genova*, in *Genova, la Liguria e l'oltremare tra Medioevo ed Età Moderna. Ricerche d'archivio*, vol. II, a cura di Raffaele Belvederi, Genova, Fratelli Bozzi, 1976, pp. 391-429.

<sup>53</sup> Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana*, cit., vol. II, p. 178.

merci di Livorno e giustificare il proprio operato. Con questo pretesto i magnifici di Genova riuscirono a liberarsi di due avverarsi in un'unica mossa.

Di fronte all'aggressività della politica genovese, le autorità toscane tentarono una ritorsione. Nel settembre 1722 fu convocata la Deputazione del Commercio su iniziativa di del Vigna, provveditore alla Dogana, per esaminare la situazione. Nella relazione prodotta dalla deputazione venne presentata al granduca una memoria nella quale furono enumerati i provvedimenti presi dai genovesi contro la città toscana. L'inizio della guerra commerciale/sanitaria venne individuato, dagli attori coinvolti, nelle modifiche del 1713 al capitolo IV dell'editto di porto franco del 1708. L'aggiunta era stata fatta, secondo la deputazione, su modello della franchigia di Marsiglia del 1669<sup>54</sup>: «secondo è l'aggravio dato del dieci per cento per bando dell'anno 1715 alle mercanzie che da Livorno facessero la strada di Savona, e di Finale per passare in Savoia e Monferrato»<sup>55</sup>.

I mercanti chiesero al granduca di prendere delle misure di ritorsione contro i genovesi, così che i loro marinai e capitani, privati dello sbocco a Livorno, si lamentassero presso il Senato genovese per revocare le tasse contro di loro. Il 15 settembre 1722 l'editto granducale ordinò, per evitare di ritrovarsi «ripieni con tanta abbondanza de' generi forastieri totalmente inutili e superflui», un aggravio del dieci per cento su tutte le produzioni liguri, anche recate con bastimenti di altra bandiera<sup>56</sup>. Con la fine della peste di Marsiglia il 30 giugno 1723 si attenuò anche la guerra sanitaria. Dall'inizio del 1723 Livorno rinunciò ai blocchi verso le merci dal genovesato, tuttavia la guerra commerciale continuò per un altro ventennio. Due settimane dopo, da Genova si rispose con misure analoghe<sup>57</sup>.

La mossa dei magnifici di palazzo Ducale che aveva permesso di liberarsi temporaneamente dei due principali rivali ebbe ripercussioni positive sugli introiti di porto franco. Nel triennio della peste marsigliese la dogana registrò un guadagno medio di 474mila lire, rispetto alle 362mila del periodo precedente<sup>58</sup>. Nelle relazioni di Lorenzo de Mari e Gio Batta d'Aste si riportò entusiasticamente come «si vendono le merci di detti paese a miglior mercato di prima, che qui si provvedono quando per l'avanti si ricavavano da Livorno»<sup>59</sup>. Nel porto labronico, secondo le ricerche di Filippini, durante il periodo della peste si registrò un aumento complessivo delle grandi imbarcazioni ma un netto calo dei bastimenti sottili o a “vele latine”: segno che, mentre

---

<sup>54</sup> Ivi, p. 187.

<sup>55</sup> La partita si giocava anche sulla viabilità delle strade che collegavano l'interno, i porti della costa collegati con l'Italia centrale o settentrionale erano controllati dai genovesi.

<sup>56</sup> Copia dell'editto granducale in ASG, *Antica finanza, portofranco*, n. 1217, 15 settembre 1722.

<sup>57</sup> Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana*, cit., vol. II, p. 190.

<sup>58</sup> Giacchero, *Origini e sviluppi del portofranco genovese*, cit., p. 165.

<sup>59</sup> ASG, *Antica finanza, Portofranco*, n. 1289, 1722-1728, relazione di Gio Batta d'Aste e Lorenzo de Mari.



continuarono ad arrivare merci dai paesi lontani, non si era in grado di rimandare queste merci verso le regioni d'Italia alle quali erano destinate<sup>60</sup>.

Finiti la minaccia sanitaria da Marsiglia e i rischi collaterali da Livorno, veri o presunti, i protettori di San Giorgio dovevano decidere la politica da seguire alla scadenza del porto franco decennale, nel maggio 1723. La scelta fu quella di temporeggiare, nel mentre che si discuteva su nuove misure. Il 24 novembre 1723 si rese noto, tramite foglio a stampa, che tutte le merci provenienti da entro i limiti, stabiliti tra il Varo e Civitavecchia, sarebbero state assogettate alle varie gabelle senza possibilità di beneficiare del porto franco. Nel testo ci si giustificò con una espressione che ricordava molto il recente editto granducale. L'applicazione del porto franco andava sospesa perché i magazzini abbondavano di «ogni sorta di mercanzie sì del levante come del ponente»<sup>61</sup>.

La prova del voluto ritardo nel rinnovo del porto franco risiedeva nel fatto che già dal 1723 vennero compilate nuove “piante” per il suo funzionamento: una nel 1723, una seconda nel 1724 e una terza nel 1726. A queste piante furono affiancate le relazioni di varie commissioni di studio: di Gio. Francesco Gropallo e Ippolito de Mari, di Filippo Lomellino e Geronimo Feretto, di Gio. Batta d'Aste e Lorenzo de Mari, di Domenico Franzone e Ambrogio Negrone, scritte tra il 1723 e il 1728<sup>62</sup>. La nuova franchigia venne dichiarato solo il 15 febbraio 1729, con durata quinquennale e rinnovabile. Intanto a Marsiglia i commerci ripresero rapidamente, grazie anche all'afflusso di stranieri e di popolazione dalle campagne<sup>63</sup>.

#### 5.4 Tra protezione e ritorsione

Le posizioni in merito alla concorrenza di Livorno, tra i protettori delle Compere, non furono univoche. Nell'elaborazione dei nuovi capitoli si discusse di possibili aperture nei confronti del porto labronico. Nonostante la sospensione della franchigia, già nel 1725 fu approvata una riforma che consentì l'ingresso alle merci provenienti da entro i limiti in cambio del pagamento del 3%, al quale si addizionava il 10 in caso di importazione nel dominio, il pedaggio normale in caso di transito<sup>64</sup>. Restarono escluse le sete prodotte in Toscana, motivo per cui al residente genovese Agostino Grimaldi arrivarono frequenti lamentele dalle autorità granducali.

Fin dal 1738 i protettori di San Giorgio ripresero a discutere ufficialmente della possibilità di riammettere in franchigia le merci livornesi. In diversi documenti sottoposti all'attenzione dei

<sup>60</sup> Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana*, cit., vol. II, p. 196.

<sup>61</sup> ASG, *Archivio segreto, Portofranco*, n. 1013, 1723.

<sup>62</sup> ASG, *Antica finanza, Portofranco*, n. 1289, 1722-1728.

<sup>63</sup> Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, cit., vol. IV, p. 611. Negli archivi genovesi sono conservate diverse tabelle delle variazioni negli arrivi di merce dal Levante durante e dopo la peste di Marsiglia, cfr. ASG, *Antica finanza, portofranco*, n. 1289.

<sup>64</sup> ASG, *Giunta di Marina*, n. 34, 1725.

collegi in quegli stessi anni vennero sottoposte le riflessioni dei protettori, sia a favore che contro l'estensione della franchigia nei confronti di Livorno.

Tra le motivazioni a favore figurava il cambio di dinastia nel granducato. Con l'estinzione della casa de' Medici il governo era passato nell'orbita austriaca con Francesco Stefano di Lorena<sup>65</sup>. In un primo momento fu chiamato a governare in Toscana Marco di Craon, consorte di Maria Teresa d'Austria e da due anni imperatore di Germania. L'arrivo degli austriaci doveva indurre a un ripensamento dell'atteggiamento verso il porto toscano: «le leggi passate del porto franco sono state odiose unicamente a Livorno, e da questa odiosità ogni ragione insegna a dover declinare»<sup>66</sup>. La lezione venne probabilmente anche dal ricordo del bombardamento della Dominante nel 1684, voluto da Luigi XIV, che portò a tenere una linea di condotta più morbida nei confronti di Marsiglia. Migliorati i rapporti con la casa d'Austria si sperava anche di facilitare i commerci con la Lombardia.

Oltre alle necessità diplomatiche vennero tenuti in conto i calcoli di introito della dogana. In particolare, nel 1741, si denunciarono pubblicamente gli errori di calcolo nelle stime degli introiti di porto franco del 1708 che avevano portato a un passo indietro troppo precipitoso con il ritorno delle limitazioni nel 1713. Un primo passo verso la distensione dei rapporti avvenne nel 1747, quando fu abolito il dazio del 3% sulle merci ponentine portate dal Levante<sup>67</sup>.

Con l'editto del 1751, dopo ventidue anni di discussioni a seguito della franchigia del 1729, si decise di puntare su una moderazione delle tariffe e sull'invito verso gli stranieri. I limiti vennero posti tra Monaco a Ponente e Corvo a Levante, al confine orientale del genovesato. Nel 1763 venne codificata una legge di porto franco che durò, con vari rinnovi ma senza ulteriori modifiche, fino alla caduta della Repubblica, per essere poi ripristinata il 2 maggio 1814 dal governo provvisorio inglese<sup>68</sup>. I limiti furono posti tra Ventimiglia e Corvo, ai confini del territorio genovese. Rimasero proibiti i saponi, le calzette di filo, i tessuti serici cinesi e la carta. Alle navi più piccole venne concesso di far scalo a Sestri Levante o a Portofino senza perdere il beneficio del porto franco.

L'unico avversario al quale si guardava con timore rimase Nizza, dove i calcoli per il passaggio delle sete arrivate in porto franco per via di terra e spedite via mare misero in allarme gli uomini di San Giorgio. Si procedette dunque a nuovi calcoli e memoriali per modificare i costi degli spostamenti via terra e convincere i mercanti nordici a utilizzare la via di Genova<sup>69</sup>. Nonostante la

---

<sup>65</sup> Daniele Baggiani, *Tra crisi commerciali e interventi istituzionali. Le vicende del porto di Livorno in età tardo medicea (1714-1730)*, in «Rivista Storica Italiana», vol. CIV, n. III, 1992, pp. 678-729; Franco Angiolini, *From the neutrality of the port to the neutrality of the state: projects, debates and laws in Habsburg-Lorraine Tuscany*, in *War, trade and neutrality*, a cura di Alimento, cit., pp. 82-100.

<sup>66</sup> Giacchero, *Origini e sviluppi del porto franco genovese*, cit., p. 206.

<sup>67</sup> ASG, *Antica Finanza, porto franco*, n. 1217, 1747.

<sup>68</sup> ASG, *San Giorgio, manoscritti*, n. 97, 11 giugno 1763.

<sup>69</sup> ASG, *Antica Finanza, porto franco*, n. 1213, senza data ma anteriore al 1778.

persistenza di questo tipo di preoccupazioni e il lavoro continuo dei dirigenti e dei contabili di San Giorgio, il porto franco genovese non subì cambiamenti significativi ulteriori. Inserito in un circuito degli scambi di coesistenza con gli scali rivali che aveva cercato di soppiantare, l'andamento degli introiti di porto franco aumentò ininterrottamente anche nel primo periodo degli sconvolgimenti rivoluzionari, almeno fino al 1794<sup>70</sup>.

### 5.5 Bilancio delle rivalità

Alla fine furono le circostanze esterne a costringere i negozianti genovesi ad allinearsi sulle posizioni del porto franco di Livorno. Nel porto toscano le merci potevano entrare ed uscire senza restrizioni in base alla provenienza ed erano tassate secondo delle tariffe piuttosto modeste. I prodotti destinati al consumo locale o al transito via terra erano soggetti ai consueti obblighi doganali.

Gli editti genovesi invece offrirono una completa esenzione per la maggior parte delle merci che transitavano nel porto ma operavano selezioni più o meno flessibili sulla provenienza delle navi e dei carichi. Vennero messe in atto delle facilitazioni per la riesportazione via terra o via mare dei prodotti arrivati dall'interno. Mentre il porto franco a Genova fu più liberale per alcune categorie specifiche di merci e incoraggiò un tipo di commercio escluso dalla controparte livornese, la redistribuzione dei beni importati verso l'interno, i vari limiti geografici e le numerose eccezioni alle esenzioni doganali indebolirono l'efficacia delle misure adottate.

Il porto franco marsigliese fu più simile a quello di Livorno nel senso che entrambi lasciarono entrare o uscire le merci senza distinguere in base al tipo di prodotto. La differenza tuttavia era che il porto francese operò una discriminazione sulla base della nazionalità dei vascelli in arrivo. La tassazione del 20%, punitiva per gli stranieri che si fossero dedicati al commercio con il Levante o ai francesi che avessero scelto di servirsi degli empori italiani, puntò allo sviluppo della marina nazionale.

Il porto franco a Livorno o Genova fu pensato per sopperire alla mancanza di una flotta domestica, mentre quello marsigliese venne adattato alle esigenze di uno Stato nazionale che voleva controllare un certo tipo di traffici nel Mediterraneo. Livorno poneva la più grande minaccia a Genova nel senso che entrambe puntarono ad obiettivi simili, assicurarsi un costante flusso di merci servendosi di navi straniere.

---

<sup>70</sup> Giacchero, *Origini e sviluppi del porto franco genovese*, cit., p. 228-230. Cfr. Valeria Pansini, *Guerre de course et approvisionnement en mer de Gênes (1793): entre neutralité et survie*, in *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVIIe siècle à nos jours*, a cura di Le Mao Caroline e Philippe Meyzie, Parigi, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2015, pp.467-478.

Un ulteriore elemento in comune fu la connessione forte tra porto franco e neutralità, almeno per quanto riguardò Genova e Livorno<sup>71</sup>. I piccoli Stati che si inserivano nel commercio internazionale tramite una politica di franchigie verso i mercanti stranieri erano infatti sollecitati a mantenere una politica di neutralità forte che servisse a garantirsi gli arrivi di navi anche nei frequenti conflitti che sconvolgevano il suolo europeo: «tout les guerres ont, en général, avangé Livourne qui, après la paix, a conservé une partie des progrès faits durant la guerre»<sup>72</sup>. In questo senso vanno lette le lamentele della Camera di Commercio di Marsiglia per come i genovesi approfittassero dei periodi di guerra per inserirsi nei loro traffici. Un memoriale del 1786 denunciava come: «la marine génoise ruine entièrement la nôtre: les Génois emploient au transport des blés, des huiles, des cendres, de la soude et des laines à Marseille [...] Ils ont été favorisé par les dernières guerres et par la liberté illimitée de fait qu'on leurs a laissée»<sup>73</sup>.

---

<sup>71</sup> Cfr. Manuel Herrero Sanchez, *Republican diplomacy and the power balance in Europe*, in *War, trade and neutrality*, a cura di Antonella Alimento, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 23-40.

<sup>72</sup> Archivio di Stato di Livorno, *Governo 1, relazione del governo civile, del commercio e della marina mercantile di Livorno*, settembre 1765, f.525, in Charles Carrière, *Les grandes heures de Livourne au XVIIIe siècle: l'exemple de la guerre de Sept ans*, ACCIMP, M 4835. Cfr. Antonella Alimento (a cura di), *War, trade and neutrality*, Milano, Franco Angeli, 2011. Jean Pierre Filippini, *La graduelle affirmation de la souveraineté du Grand-Duc de Toscane sur le port de Livourne: les édits de neutralité de la période des Habsbourg-Lorraine*, in «Nuovi Studi Livornesi», vol. XVI, 2009, pp. 23-32.

<sup>73</sup> ACCIMP, H 124bis, *Huiles étrangères*, 1786.

## L'IMPORTANZA DEL PORTO FRANCO PER IL COMMERCIO DEL LEVANTE

### 6.1 *Le Capitolazioni*

Nei discorsi e negli editti dei porti franchi mediterranei fu costantemente presente il rimando ai traffici con il Levante. Se la franchigia serviva a creare le condizioni locali per facilitare il transito e lo smercio di prodotti da e per il mercato levantino, questa normativa si intrecciò inevitabilmente con misure più propriamente diplomatiche. Tra le potenze europee vi fu spesso una vera e propria concorrenza per guadagnare i termini migliori negli accordi con il sultano, di modo da favorire la propria bandiera e ottenere il controllo sugli scali.

La Francia, per ragioni diplomatiche e commerciali, fu tra i primi paesi a cercare di creare buoni rapporti con l'Impero Ottomano. Dal Regno di Francesco I, cioè dalla nascita «dell'empia alleanza» tra il re cristianissimo ed i sultani ottomani nel 1536, per primo Solimano il Magnifico, vennero stipulati trattati che prevedevano specifici articoli sul commercio e il trattamento dei rispettivi sudditi. Non si trattava di un semplice accordo tra due paesi. In virtù della maggiore potenza e prestigio dell'Impero Ottomano, almeno al tempo della stipula dei primi trattati, esso tendeva a configurarsi come una sorta di patto unilaterale. La Francia, tramite i suoi ambasciatori alla Porta dove risiedevano permanentemente dal 1535<sup>1</sup>, proponeva i termini dell'accordo. Tuttavia veniva rimesso alla volontà del sultano il ratificare o meno l'offerta. Il trattato assumeva, pertanto, l'aspetto di una concessione personale da parte del sultano al re di Francia<sup>2</sup>.

Questo tipo di trattato spiega anche perché ci si riferisse soprattutto ai sudditi dei Regni cristiani, alle concessioni e ai privilegi che venivano loro accordati nei paesi soggetti all'autorità del Gran Signore. Il sultano, così come anche i vari signori delle Reggenze nord africane, non si curò di creare una normativa particolare per proteggere i propri sudditi quando questi lasciavano le terre natie<sup>3</sup>.

L'Impero Ottomano riconobbe da subito l'importanza delle connessioni economico-commerciali tra il Mediterraneo, il mar Rosso e l'Oceano Indiano per il controllo del commercio

<sup>1</sup> Stanford Jay Shaw, Ezel Kural Shaw, *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey*, New York, Cambridge University Press, 1976, p. 97.

<sup>2</sup> Per una storia generale delle Capitolazioni cfr. Gérard Poumarede, *Négocié près la Sublime Porte : jalons pour une nouvelle histoire des Capitulations ottomanes*, in *L'invention de la diplomatie : Moyen Age, temps modernes*, a cura di Lucien Bely, Rennes, Presses Universitaires de France, 2010, pp. 71-85 ; Guillaume Calafat, *Ottoman North Africa and ius publicum europaeum: the case of the treaties of peace and trade (1600-1750)*, in *War, trade and neutrality*, a cura di Antonella Alimento, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 171-187.

<sup>3</sup> Cfr. Jean-Pierre Farganel, *Les sujets du grand seigneur entre liberté et esclavage: la société ottomane vue par les français au Levant à l'époque moderne*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 65, 2002, pp. 241-272.

oriente-occidente. Un punto fondamentale in tale politica fu l'utilizzo di forze navali per il controllo di queste aree. Durante il XVI secolo fu una potenza dominante le cui conquiste non erano dirette solo all'accrescimento dei territori ma anche al dominio o al controllo degli snodi commerciali del commercio internazionale<sup>4</sup>.

La scoperta del capo di Buona Speranza nel 1486 e lo spostamento delle rotte che passavano per i mari indiani e persiani verso gli oceani intorno il continente africano rappresentarono un momento di svolta e una sfida importante per l'egemonia ottomana. I commerci mediterranei non cessarono, come è stato ampiamente dimostrato dagli storici, ma si andò incontro a necessarie riconfigurazioni dei meccanismi di scambio, con l'ingresso in gioco di nuovi attori e strumenti<sup>5</sup>. Grazie alla loro posizione nel commercio internazionale e al lungo periodo di controllo dei traffici, gli ottomani continuarono a beneficiare del commercio di transito. Spezie e altri prodotti di valore dall'Asia e dal Levante continuarono ad attraversare i suoi territori. La situazione cambiò nella prima metà del XVII secolo quando i "nordici", inglesi e olandesi, iniziarono ad inserirsi attivamente in traffici che per secoli avevano visto il monopolio di ottomani e veneziani. Questi sviluppi costrinsero la Sublime Porta a cercare strategie nuove per mantenere i considerevoli profitti fatti fino a quel momento<sup>6</sup>. Per questa ragione le potenze europee vennero incoraggiate a commerciare nei territori ottomani con le garanzie di alcuni privilegi, le Capitolazioni.

Nella prima Capitolazione, firmata tra Francesco I ed il Sultano Solimano il Magnifico, quando ancora erano assenti i numerosi articoli ed i riferimenti normativi che avrebbero caratterizzato i testi successivi, emergeva con evidenza la volontà del sovrano musulmano di garantire i reciproci scambi:

Premièrement, ont traité, fait et conclu, traitent, font et concluent, bonne et sûre paix et sincère concorde au nom des susdits Grand Seigneur et roi de France, durant la vie de chacun d'eux, et pour les royaumes, seigneuries, provinces, châteaux, cités, ports, échelles, mers, îles et tous les lieux qu'ils tiennent et possèdent à présent et posséderont à l'avenir, de manière que tous les sujets et tributaires desdits seigneurs qui voudront, puissent librement et sûrement, avec leurs robes et gens, naviguer avec navires armés et désarmés, chevaucher, venir, demeurer, converser et retourner aux ports, cités et quelconques pays les uns des autres, pour leur négoce, mêmement pour fait et compte de marchandise.

---

<sup>4</sup> Cfr. Palmira Brummett, *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*, State University of New York Press, 1993.

<sup>5</sup> Cfr. Brigitte Marin, Catherine Virlouvet (a cura di), *Entrepôts et trafics annonaires en Méditerranée : Antiquité-Temps modernes*, Roma, Ecole Française de Rome, 2016; Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle*, Paris, Armand Collin, 1979.

<sup>6</sup> Mehmet Bulut, *The Role of the Ottomans and Dutch in the Commercial Integration*, in «Journal of the Economic and Social History of the Orient», Vol. 45, n. 2, 2002, p. 199.

Item. Que lesdits sujets et tributaires desdits seigneurs pourront respectivement acheter, vendre, changer, conduire et transporter par mer et par terre d'un pays à l'autre toutes sortes de marchandises non prohibées en payant les accoutumées et antiques daces et gabelles ordinaires seulement, à savoir, les Turcs au pays du Roi comme payent les Français, et lesdits Français au pays du Grand Seigneur comme payent les Turcs, sans qu'ils puissent être contraints à payer aucun autre nouveau tribut, imposition ou angarie<sup>7</sup>.

In virtù del loro carattere di concessione fatta individualmente dal sultano, le Capitolazioni dovevano essere ripetute, ma anche aggiornate ed ampliate, all'insediamento di ogni nuovo Regnante, che doveva riconfermare l'amicizia con il paese in questione.

Nel caso di Venezia ad esempio, per la quale i rapporti diplomatici con la Sublime Porta erano ancora più intensi che per la Francia, si trovava una maggiore precisione negli accordi: anche i diritti dei musulmani nel territorio della Repubblica venivano chiaramente definiti<sup>8</sup>.

Se l'invenzione delle franchigie portuali è stata giustificata da alcuni storici come la risposta alla perdita di importanza degli scambi mediterranei, le facilitazioni per il commercio nel Levante risposero allo stesso tipo di esigenza. Si ritrovavano spesso associate franchigia portuale, Capitolazioni o accordi con la Sublime Porta e creazione di compagnie privilegiate per rilanciare i traffici, con alterni successi.

## 6.2 Il commercio levantino

Il commercio del Levante per Marsiglia fu il campo naturale e tradizionale dei suoi negozianti. Anche nel XVIII secolo mantenne un ruolo di primo piano nella loro attività, nonostante lo sviluppo di traffici extramediterranei. Numerosi articoli provenienti dagli scali, inoltre, alimentavano il commercio di riesportazione. I banchieri, gli assicuratori marittimi, i *courtiers* e tutti coloro che lavoravano nell'armamento e nelle fabbriche, i 600 fabbricanti di cappelli e i 20.000 operai nelle manifatture tessili seguivano da vicino il movimento delle navi e degli affari<sup>9</sup>. Il personale amministrativo e commerciale negli stabilimenti degli scali si reclutava quasi esclusivamente tra i negozianti marsigliesi.

I piani di Colbert per rendere Marsiglia la porta d'Oriente della Francia coincisero con la visione della Camera di Commercio che puntava a un monopolio nazionale negli scambi con gli

---

<sup>7</sup> Jean-François Solnon, *Sources d'histoire de la France moderne – XVIe, XVIIe, XVIIIe siècle*, Paris, Larousse, 1994, p. 188.

<sup>8</sup> Maria Pia Pedani, *Venezia, porta d'Oriente*, Bologna, il Mulino, 2010, p. 215. Cfr. Nelly Hanna, *Les réseaux dans le monde ottoman au XVIe et XVIIe siècle: le migrant et l'étranger*, in *Gens de passage en Méditerranée de l'Antiquité à l'Époque Moderne. Procédures de contrôle et d'identification*, a cura di Wolfgang Kaiser e Claudia Moatti, Parigi, Maisonneuve et Larose, 2008, pp. 117-134.

<sup>9</sup> Paris, *Histoire du commerce de Marseille*, cit., vol. V, p. 6.

scali<sup>10</sup>. Il 21 ottobre 1685 il Segretario di Stato alla Marina Seignalay confermò definitivamente l'incarico della Camera di accordare i certificati di residenza, senza i quali i sudditi del re non si potevano stabilire nel Levante<sup>11</sup>. Nel 1743 il ministro Maurepas sarebbe riuscito a riservare al governo la consegna dei certificati per i negozianti, ma la Camera riuscì a conservare la possibilità di designare i nomi dei candidati di cui inviare i dossier con le sue valutazioni al ministro. In questo modo i negozianti locali poterono sfruttare la loro autorità per indebolire le case di commercio non marsigliesi. Nei confronti dei commerci internazionali invece la politica si limitò ad avere accordi migliori rispetto alle altre nazioni e a favorire il più possibile l'attività dei mercanti che si appoggiavano sulla bandiera francese, pagando i diritti di consolato alla Camera. Una preoccupazione costante furono gli altri porti franchi mediterranei, sempre monitorati:

La prudence avec laquelle se gouvernent les Etats voisins de la France par rapport au Commerce de Levant, les attentions qu'ils y donnent, et les vues qu'ils ont de l'étendre et de l'agrandir doivent faire penser qu'il n'y a rien d'indifférent dans tout ce que l'on peut faire pour remplir un semblable objet[...] Gênes Livourne Venise et Raguse sont des ports francs par où le commerce de Levant est porté dans toute l'Allemagne, les Etats de Milan, le Piémont et la Suisse. L'Empereur en a établi un depuis peu de temps à Trieste et l'on doit considérer tous ces ports comme autant de magasins généraux perpétuellement remplis de toute sorte de marchandises dont les Nations Étrangères vont se pourvoir journellement<sup>12</sup>.

### 6.3 Le Capitolazioni genovesi

Le aspirazioni per un rinnovamento dei traffici levantini passavano tramite gli accordi con la Porta. Genova era più vicina al Levante, ma questo vantaggio veniva compensato dal contesto politico più favorevole a Marsiglia, a partire dal Regno di Francesco I. Già nel 1558 la Repubblica, con l'ambasciatore Giovanni de Franchi e il bailo Nicolò Grillo, aveva cercato di formalizzare i suoi interessi commerciali con il Gran Signore. L'accordo fallì per via dell'intervento dell'ambasciatore francese de la Vigne che, facendo leva sui rapporti di Genova con la Spagna, persuase il sultano della sconvenienza di un tale trattato.

In questo fallimento lo storico Onorato Pastine ipotizzò il coinvolgimento diretto dei deputati di Marsiglia, gelosa dei suoi interessi in Levante garantiti dalle condizioni privilegiate di commercio<sup>13</sup>. L'istituzione del porto franco genovese avrebbe portato a riconsiderare il progetto, sfruttando le condizioni vantaggiose per esercitare il commercio a Genova come un trampolino di lancio da cui riaffacciarsi in un traffico formalmente escluso.

<sup>10</sup> Cfr. André Conquet, *Les échelles du Levant*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 188, 2000, pp. 16-27.

<sup>11</sup> ACCIMP, B 5, *Délibérations de la Chambre*, f. 174, 21 ottobre 1685.

<sup>12</sup> ACCIMP, D 25, *Franchise du port*, 27 novembre 1727.

<sup>13</sup> Onorato Pastine, *Genova e l'Impero Ottomano nel secolo XVII*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 1952, p. 6.



Avuta notizia della franchigia estesa alle differenti tipologie di merci, nel febbraio 1610 Pietro Giustiniano, console genovese a Chio, scrisse di aver subito diffuso la notizia dandone avviso a tutti i mercanti della nazione genovese negli scali. Inoltre provvide a fare in modo di pubblicizzare il porto franco genovese anche presso i suoi contatti a Smirne<sup>14</sup>. L'annuncio, l'anno successivo, che anche dalle Fiandre giugavano ambasciatori per stipulare dei nuovi trattati di commercio, effettivamente realizzati nello stesso anno nonostante le opposizioni di francesi, veneziani e inglesi, dovette essere un altro stimolo per la ricerca di accordi<sup>15</sup>. Si prospettarono vari progetti, tra cui i più ottimisti vedevano lo sviluppo di una grande navigazione nazionale supportata dalla franchigia. Proposte varie, come quella per la navigazione verso la Cina di Benedetto Scotto o per le Indie, vennero formulate in una ricerca affannosa di nuovi spazi per i commerci<sup>16</sup>.

Una relazione del 1627 dei Direttori per il commercio con il Levante, a Livorno, riportò come nel porto labronico arrivassero navi da quelle regioni in quantità otto volte maggiore di quanto non succedesse a Genova. Questa debolezza spingeva i mercanti stranieri, soprattutto inglesi e olandesi con interessi nel Levante, a preferire lo scalo toscano<sup>17</sup>.

La Giunta Marittima, il 20 luglio 1638, produsse una prima relazione sul progetto di reintrodurre i commerci levantini, richiamandosi anche a un decreto dei Serenissimi Collegi del 20 novembre 1637<sup>18</sup>. Per la copertura finanziaria di questa operazione, che doveva rimanere segreta a causa dell'opposizione delle altre nazioni commercianti nel Levante, si dovette ricorrere a un prestito da San Giorgio, giustificato con l'utile che dall'impresa sarebbe venuto al fisco. Nonostante la deliberazione per approvare la relazione della Giunta, con decreto dei Collegi dell'11 agosto, il tentativo non andò oltre. Un'altra iniziativa dall'esito simile fece seguito l'11 agosto del 1645, quando i Collegi proposero di offrire la franchigia ai sudditi turchi nei territori genovesi in cambio dell'ammissione nei traffici del Levante con la propria bandiera.

L'opposizione internazionale più forte rimase quella francese. Solo negli anni '50 del secolo, durante il conflitto della Repubblica con la Spagna in seguito ai sequestri dei beni liguri a Napoli e Milano per la questione del Finale, le posizioni francesi si fecero più concilianti<sup>19</sup>.

---

<sup>14</sup> ASG, *Archivio Segreto, Litterarum, Lettere di consoli, Turchia*, n. 2703, 29 aprile 1608.

<sup>15</sup> Cfr. Bulut, *The Role of the Ottomans and Dutch*, cit., pp. 197-230.

<sup>16</sup> Cfr. Luigi Tommaso Belgrano, *Opuscoli di Benedetto Scotto*, in «Atti Società Ligure di Storia Patria», vol. 5, pp. 277-353. Cfr. Luca Lo Basso, *Diaspora e armamento marittimo nelle strategie economiche dei genovesi nella seconda metà del XVII secolo: una storia globale*, in «Studi Storici», n. 1, 2015, pp. 137-155; Danilo Presotto, *Da Genova alle Indie alla metà del Seicento*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», vol. IX(LXXXIII), 1969, pp. 69-91.

<sup>17</sup> Maria Christina Anna Elisabeth Engels, *Merchants, Interlopers, Seamen and Corsairs: the Flemish community in Livorno and Genoa (1615-1635)*, Hilversum, Verloren, 1997, p. 107.

<sup>18</sup> Pastine, *Genova e l'Impero Ottomano nel secolo XVII*, cit., p. 8.

<sup>19</sup> Cfr. Paolo Calcagno, *La questione del porto di Finale: un banco di prova dell'alleanza Genova-Madrid*, in *Finale fra le potenze di antico regime. Il ruolo del Marchesato sulla scena internazionale (secoli XVII-XVIII)*, a cura di Paolo Calcagno, Savona, Società savonese di storia patria, 2009, pp. 99-136. Cfr. Paolo Calcagno, *Una schermaglia di antico*

Distogliere la Repubblica dai commerci in occidente voleva dire allontanarla ancora di più dalla corte spagnola, per questa ragione il magnifico Giannettino Giustiniani, filo-francese, avanzò delle proposte di mediazione sulla questione dei traffici orientali. Luigi XIV avrebbe ottenuto dal sultano la libertà di commercio per conto della nazione genovese, con facoltà di stabilire propri consoli; in cambio si sarebbero versate 12.000 doppie a chi si fosse occupato con successo della trattativa<sup>20</sup>. I Collegi giudicarono la somma troppo elevata e anche di questo progetto si persero ulteriori tracce.

La tregua austro-turca del 1664 creò finalmente le condizioni per il Senato genovese di inserirsi nei rapporti diplomatici con l'Impero Ottomano. Mentre alcuni membri del patriziato erano impegnati nel traffico degli schiavi e nel commercio atlantico altri nel 1665, capeggiati dal clan Durazzo, tentarono, con un colpo di mano, di riaprire il commercio levantino. A Genova si era in trattative con il veneziano Francesco Moretti che si era offerto come mediatore per ottenere il libero commercio nei territori turchi. I lavori furono sospesi alla notizia dell'imminente partenza del magnifico Gio. Agostino Durazzo al seguito dell'ambasciatore cesareo conte di Lesle, in procinto di trasferirsi alla Porta<sup>21</sup>.

La prima convocazione ufficiale per la missione di Durazzo venne inviata il 27 marzo 1665 con una lettera del magnifico Lazzaro Maria Doria<sup>22</sup>. Alle istruzioni da seguire erano allegate due lettere di raccomandazione, una per il sultano e l'altra per il gran visir. L'incontro avvenne ad Adrianopoli dove, grazie all'intercessione di un interprete turco di origine greca e ben visto a corte, Durazzo ottenne udienza presso il visir. Nel frattempo ebbe la possibilità di studiare le Capitolazioni e i sistemi adottati dalle altre nazioni per il commercio del Levante. L'esempio da imitare era quello inglese che permetteva di pagare solo il 3% dei dazi, rispetto alle vecchie Capitolazioni dei francesi tenuti a versare il 5%, come i veneziani.

Dalla corte di Vienna iniziarono a giungere pressioni per bloccare l'ambasciata. Girava voce che il granduca di Toscana stesse attivamente cercando di ottenere informazioni sull'ambasceria in corso, anche indagando per vie giudiziarie se da Livorno qualche mercante avesse supportato un tale negozio. I rapporti diretti di Genova con il Levante potevano costituire un rischio per il porto franco livornese. A queste preoccupazioni si aggiungevano quelle verso eventuali ostacoli posti da

---

*regime: la "partita" del Finale fra Genova, Milano e Madrid*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», vol. LI (125), 2011, pp. 459-494; Elena Papagna, *Il problema del sale tra Genova, il Finale e la Spagna alla fine del '600*, in *Genova, la Liguria e l'oltremare tra Medioevo ed Età Moderna*. Ricerche d'archivio, vol. II, a cura di Raffaele Belvederi, Genova, Fratelli Bozzi, 1976, pp. 431-462; Giovanni Assereto e Giuseppe Bongiovanni, *Sotto il felice e dolce dominio della Serenissima Repubblica, l'acquisto del Finale da parte di Genova e la distinta relazione di Filippo Cattaneo de Marini*, Finale Ligure, Daner Elio Ferraris Editore, 2003.

<sup>20</sup> ASG, *Archivio Segreto, Giunta del traffico*, n. 1015, 30 dicembre 1654.

<sup>21</sup> ASG, *Archivio Segreto, Litterarum, Lettere di ministri*, n. 5-2173, 27 marzo 1665; proposte analoghe arrivavano di frequente, come quella di un certo Giuda Mendex, sottoposta ai magnifici G.B. Spinola e Fr.M. Imperiale, in ASG, *Archivio Segreto, Secretorum*, n. 27-1582, 30 agosto 1663.

<sup>22</sup> ASG, *Archivio Segreto, Litterarum, Lettere di ministri*, n. 5-2173, 27 marzo 1665. Per una biografia di Durazzo cfr. [http://www.treccani.it/enciclopedia/giovan-agostino-durazzo\\_\(Dizionario-Biografico\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/giovan-agostino-durazzo_(Dizionario-Biografico)/)

spagnoli o veneziani<sup>23</sup>. Gli olandesi, in seguito alla morte del loro ambasciatore, erano provvisoriamente rappresentati da un mercante della nazione. Stessa situazione per la Francia, dove la rappresentanza era stata affidata a un negoziante imparentato con i d'Andrea, originari di Scio, e l'opposizione era momentaneamente ridotta.

Intanto il 10 ottobre 1665 il gran signore tornò a Costantinopoli. In una udienza con il suo visir, il 12 novembre poté visionare le lettere di presentazione che Durazzo aveva ricevuto da Genova. Nella udienza di congedo del primo dicembre l'affare era concluso, con la consegna delle Capitolazioni firmate dal sultano e l'autorizzazione per il ritorno della bandiera genovese negli scali ottomani. Nello stesso giorno arrivò il nuovo ambasciatore francese Denis de la Haye, scandalizzato dall'accordo raggiunto dai genovesi ma impossibilitato a fermarlo, per il momento. Secondo Onorato Pastine la Francia aveva fatto il possibile per distendere i rapporti con la Porta Ottomana, molto tesi dopo il supporto dato ai veneziani nella guerra di Candia, proprio per inviare il prima possibile un nuovo ambasciatore e fermare la missione genovese<sup>24</sup>.

Durazzo tornò nei territori ottomani con il primo convoglio genovese che arrivò di nuovo a Costantinopoli nel settembre 1666, per definire meglio alcuni punti dei trattati e inaugurare ufficialmente la nuova rotta. Durante il viaggio incontrò diverse autorità turche. Quando il caimacan di Adrianopoli chiese dei rapporti con la Francia, l'ambasciatore genovese spiegò che i loro mercanti usavano spesso imbarcazioni con bandiera francese perché nel porto di Livorno era possibile trovarle facilmente<sup>25</sup>. Si cercava in questo modo di minimizzare le notizie di conflitti o rivalità con Luigi XIV.

La notizia di ulteriori proteste dalla corte francese mise tuttavia in allarme i Collegi. Il 4 aprile si riunì il Maggior Consiglio con la partecipazione dei cittadini più autorevoli come i magnifici G.B. Negrone, Girolamo de Marini, Gio. Giorgio Giustiniano, G.B. Raggio, P.M. Salvago, Girolamo Rodino, Agostino Saluzzo, Gio. Bernardo Veneroso, Ugo Fiesco, G.B. Lomellino, Lazzaro Maria Doria, Paolo Maria Marini. Il Consiglio deliberò di continuare sulla stessa linea cercando, nei limiti del possibile, di smorzare o minimizzare le accuse francesi. Vi fu anche chi ipotizzò un ruolo livornese nell'istigazione contro le posizioni genovesi<sup>26</sup>. Nonostante i timori del residente a Parigi, Francesco Maria Doria, non seguirono altre iniziative minacciose. Forse la mancanza del grande slancio commerciale previsto, insieme alla progettazione e all'avvio della franchigia marsigliese, fecero passare in secondo piano i pericoli degli accordi di Genova con il sultano.

---

<sup>23</sup> ASG, *Archivio Segreto, Giunta del traffico*, n. 1015, 7 settembre 1665.

<sup>24</sup> Pastine, *Genova e l'Impero Ottomano nel secolo XVII*, cit., pp. 22-23.

<sup>25</sup> Caimacan era il termine italaiano per designare un vice-governatore territoriale, in ASG, *Archivio Segreto, Litterarum, Lettere di ministri*, n. 3-2171, 1 febbraio 1667.

<sup>26</sup> Pastine, *Genova e l'Impero Ottomano nel secolo XVII*, cit., p. 52.

Per sostenere il movimento commerciale che si doveva incanalare direttamente sotto la tutela dello standardo genovese occorreva creare una rete di contatti e amministratori efficienti e stabilire le norme più convenienti. In una relazione del magnifico Agostino Spinola la colpa del turbolento avvio dei traffici era da attribuire a «persone che, o non pratiche del paese, o poco curanti, si diedero da intendere di esso ciò che in effetti non era, e con questo ricevettero quel danno che non aspettavano»<sup>27</sup>.

La morte di Achmet Koprulu, il visir che favorì la stipulazione delle prime Capitolazioni, non giovò alla causa genovese, già in crisi. La nomina di Kara Mustafà come suo successore portò alla richiesta di nuovi regali e di frequenti avanie<sup>28</sup>. La fine della guerra francese con l'Olanda nello stesso periodo determinò la ripresa dell'opposizione ai commerci genovesi, un'ostilità che sarebbe culminata con i bombardamenti lungo la costa ligure del 1678 e quello di Genova del 1684<sup>29</sup>. Tornato a Genova Agostino Spinola, residente di Costantinopoli, si discusse sulla possibilità di abbandonare la rappresentanza in Levante. Secondo la relazione dello stesso Spinola, anche se da un punto di vista commerciale le Capitolazioni non avevano dato i risultati sperati, si trattava ormai di una questione di prestigio nei confronti delle altre nazioni commercianti: bisognava quindi mantenere una propria ambasciata alla Porta, dopo tanta fatica per ottenerla.

L'abbandono del mercato levantino avrebbe avuto ripercussioni negative sul commercio, come ne aveva avute l'espulsione dei mercanti ebrei da Genova, che aveva di nuovo rafforzato la posizione di Livorno<sup>30</sup>. Intanto all'agente Francesco Maria Levanto, rimasto solo dopo la partenza di Spinola che doveva essere sostituito, arrivò un biglietto minaccioso dall'ambasciatore francese Guilleragues chiedente la rimozione del console di Cipro Salvatore Martino<sup>31</sup>. Di fronte alle minacce e alla impossibilità di pagare i continui donativi richiesti dal visir, Levanto chiese il denaro per poter tornare in patria.

Intanto il monopolio concesso a Marsiglia aveva rappresentato un duro colpo per i genovesi che cercavano di riaprire i commerci in Levante. I Collegi incaricarono addirittura due deputati al negozio di San Giorgio, Alessandro Grimaldi e Agostino Saluzzo, di indagare e riferire sulla convenienza di tenere in vita i capitoli di porto franco, se fossero effettivamente sfumati i commerci levantini. L'8 maggio 1682 i due incaricati presentarono il loro rapporto nel quale illustrarono le ragioni pro e contro il mantenimento della franchigia. Quelle a favore del mantenimento erano quasi un terzo di quelle contrarie. Secondo Grimaldi e Saluzzo la mancanza

---

<sup>27</sup> Ivi, p. 108.

<sup>28</sup> Trattamenti umilianti, di solito associati al pagamento "volontario" di una imposizione non dovuta o di un regalo.

<sup>29</sup> Cfr. Maria Grazia Bottaro Palumbo, *La crisi dei rapporti tra Genova e la Francia negli anni ottanta del secolo XVII*, in *Rapporti Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'Età moderna*, vol.VII, a cura di Raffaele Belvederi, Genova, Istituto di Scienze Storiche, 1989, pp. 447-486.

<sup>30</sup> Cfr. Il porto franco e gli stranieri.

<sup>31</sup> Pastine, *Genova e l'Impero Ottomano nel secolo XVII*, cit., p. 181.

del porto franco non avrebbe fatto fuggire i mercanti improvvisamente, così come la sua istituzione non ne aveva attirati quanti previsti. Anche il fisco non avrebbe subito grossi danni, visto che sarebbero scomparsi i contrabbandi generati dalla franchigia stessa:

per le quali tutte cose parrebbe che dovesse rigettarsi il pensiero di continuar il portofranco almeno con quella generalità et ampiezza dell'ultima concessione del 1670 e dell'antecedente del 1658, che fu fatta dopo le ruine della peste<sup>32</sup>.

Il consiglio non fu accolto, si decise che la franchigia sarebbe stata mantenuta anche senza la complementarietà del commercio diretto levantino.

I Collegi mandarono, il 14 marzo 1682, una lettera per il gran visir dove si chiese di far ritirare Francesco Maria Levanto a causa delle sue condizioni di salute. Le ulteriori avanie da cui venne gravato nel frattempo lo costrinsero a fuggire precipitosamente senza congedo ufficiale da Costantinopoli. Dopo aver cercato riparo sull'isola di Tine, dominio dei veneziani, perse la copia delle Capitolazioni con cui era partito ma riuscì a raggiungere Genova, determinando la fine dei progetti di trattati commerciali con il Levante.

Non bisogna trascurare che l'economia genovese era sostenuta da dei capitali che si spostavano rapidamente, con l'appoggio di società fuori dal Dominio, composta da navi e armatori capaci di nascondersi dietro bandiere di convenienza e con consorzi costruiti come delle «poupette russes», per usare un'espressione di Giovanni Assereto<sup>33</sup>. In questo modo i genovesi, nonostante la perdita delle Capitolazioni, riuscirono a svolgere comunque dei commerci fruttuosi con gli empori levantini tanto che alcuni di loro, speculatori senza scrupoli, organizzarono quella che Carlo Cipolla ha definito come «la truffa del secolo»<sup>34</sup>.

Questi individui approfittarono del fatto che, nella seconda metà del XVII secolo, una piccola moneta d'argento coniata dalla Francia, il "Luigino", aveva incontrato in Levante il favore dei mercanti e l'interesse delle donne nel farne dei pendenti. La moda dei Luigini si diffuse tra tutte le regioni dell'Impero Ottomano diventando una vera mania e alzando artificiosamente il valore della moneta. Diversi speculatori, tra cui alcuni esponenti delle famiglie Durazzo, Spinola, Doria, Malaspina e Grimaldi, tra i più importanti nomi della nobiltà genovese, cominciarono, nei piccoli feudi imperiali di cui erano signori, a coniare monete false con una quantità minore d'argento e a

---

<sup>32</sup> Giacchero, *Origini e sviluppi del portofranco genovese*, cit., pp. 145-146.

<sup>33</sup> Giovanni Assereto, *Un regard sur les relations durables entre Gênes et l'Orient*, Conferenza tenuta al «14° Rendez-vous de l'histoire», Blois, 13-16 octobre 2011.

<sup>34</sup> Cfr. Carlo Maria Cipolla, *Tre storie extra vaganti*, Bologna, Il Mulino, 2011.

spedirne in abbondanza nei territori del Levante in società con connazionali o stranieri<sup>35</sup>. Nel periodo 1659-1667 alcune delle principali cariche dello Stato e del corpo diplomatico furono ricoperte da membri della famiglia Durazzo: Cesare Durazo fu doge tra il 1665 e il 1667; Gian Luca Durazzo tra il 1659 e il 1666 fu ambasciatore a Parigi, Milano e Londra; Marcello Durazzo, armatore, assicuratore e imprenditore, fu probabilmente l'ideatore dell'affare dei luigini, messo in atto grazie alle Capitolazioni di Giovanni Agostino Durazzo<sup>36</sup>.

La truffa, scoperta in seguito alle lamentele degli inglesi di Livorno, suscitò uno scandalo internazionale sul quale la Francia, che aveva per prima iniziato a coniare monete false per lo stesso motivo, fece affidamento per escludere i genovesi dall'Impero Ottomano. Riguardo alla situazione francese infatti lo stesso Colbert aveva scritto all'Intendente Rouillé per denunciare come il centro di tutti gli abusi monetari francesi fosse Marsiglia e i suoi cittadini coniassero monete false per commerciare nel Levante<sup>37</sup>.

#### 6.4 *Le Capitolazioni francesi del 1673*

Il 5 giugno 1673 era invece stato appena concluso il nuovo trattato di commercio tra il sultano ottomano e la Francia, coronamento della politica colbertista nel Levante. Alla fine del 1669, immediatamente dopo la promulgazione del porto franco marsigliese che era stato pensato proprio per promuovere questi traffici, la guerra tra i due paesi sembrava imminente. L'ambasciatore de la Haye era stato arrestato su ordine di Mehmet IV, mentre a Parigi si pensava di intervenire con delle navi da guerra per ristabilire l'autorità del re<sup>38</sup>.

Tuttavia il conflitto aperto fu evitato, de la Haye venne ritirato e al suo posto fu inviato il marchese di Nointel, Charles François Olier. Tuttavia il Visir Ahmet Cuperly rifiutò di concedere nuove Capitolazioni. Di fronte alle minacce di ritirare anche il nuovo ambasciatore e di sospendere il commercio levantino, con la Camera di Commercio di Marsiglia che premeva per la guerra, il sultano approvò i nuovi accordi, formalizzati nel 1673<sup>39</sup>.

---

<sup>35</sup> Cfr. Fausto Fioriti, *Battista Durazzo a Smirne (1668-1669): finanza, commercio e monete false*, tesi di Laurea, Università degli studi di Genova, A.A. 2013-14.

<sup>36</sup> Luca Lo Basso, *Diaspora e armamento marittimo nelle strategie economiche dei genovesi nella seconda metà del XVII secolo: una storia globale*, in «Studi Storici», n. 1, 2015, pp. 151-152.

<sup>37</sup> Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, vol. II, seconda parte, Parigi, Imprimerie Impériale, 1863. Colbert a Rouillé, 3 mars 1679, p. 695 ; Colbert a Morant, 29 mars 1679, p. 696 ; anche i mercanti olandesi furono coinvolti in questi traffici, cfr. Allain Thierry, *Les Néerlandais et le marché monétaire levantin dans la seconde moitié du XVIIe siècle (1648-1701)*, in «Histoire, économie & société», vol. 2, 2008, pp. 21-38.

<sup>38</sup> Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, cit., Colbert a Luigi XIV, 21 septembre 1669, p. 491.

<sup>39</sup> Junko Thèrese Takeda, *Marseille between Crown and Commerce*, Baltimore, John Hopkins University Press, 2011, p. 39; per i rapporti con le reggenze barbaresche cfr. Gérard Poumarede, *La France et les barbaresques: police des mers et relations internationales en Méditerranée (XVIe-XVIIe siècle)*, in «Revue d'Histoire Maritime», n. 4, 2005, pp. 117-146.

I trattati rafforzarono la posizione francese. Tra le clausole si garantì la sicurezza degli ambasciatori, consoli, mercanti, pellegrini e sudditi in generale. Le navi francesi non potevano essere prese dai pirati ottomani; i prigionieri dovevano essere liberati e la corona poteva punire i pirati distruggendo i porti che davano loro asilo. Il testo estese la definizione di sudditi francesi per includere soggetti di nazioni che non avevano il loro ambasciatore nei porti ottomani e che potevano commerciare con bandiera francese. I diritti di ingresso ed uscita sulle merci erano infine ridotti dal 5 al 3%, mentre l'ambasciatore ottenne formalmente il diritto di precedenza sui suoi colleghi di altre nazionalità. Come per l'editto del 1669, le Capitolazioni del 1673 introdussero un insieme di regole dalle quali la corona poteva estendere la sua autorità sui mercanti mentre, allo stesso tempo, potenziava i commerci nazionali: un altro esempio di gestione centralizzata del commercio<sup>40</sup>.

Il traffico con gli scali non funzionava in senso unico, tutte le imbarcazioni marsigliesi portavano un carico corrispondente ai bisogni dei mercanti ottomani i quali compravano i lotti di merci da rivendere al dettaglio. Si trattava soprattutto di stoffe di lana, prodotte nelle manifatture della Linguadoca<sup>41</sup>. Le esportazioni comprendevano allo stesso modo tessuti di seta, lavorati nella manifattura di Joseph Fabre, dove la direzione tecnica era affidata al genovese Monfredini e al Messinese Giacomo Belluze<sup>42</sup>.

Anche Genova, partner commerciale e concorrente di sempre, forniva ogni sorta di tessuti che le imbarcazioni francesi in rotta per il Levante o altre destinazioni come la Spagna o le Americhe caricavano direttamente in porto. A Livorno era frequente lo scalo delle imbarcazioni marsigliesi per completare i carichi ad un buon prezzo. Più a sud, l'altro porto franco di Civitavecchia forniva medaglie del papa e l'allume, minerale usato per il fissaggio dei tessuti.

I tentativi di Colbert di rafforzare ancor più la posizione marsigliese attraverso una compagnia di commercio per il Levante furono un fallimento. Oltre la franchigia e il monopolio del 20%, il 30 giugno 1670 fu ordinata la costituzione di una compagnia di cui lo stesso Colbert sarebbe stato presidente. Essa era costituita da venti azionari, tutti uomini d'affari parigini più due

---

<sup>40</sup> Con il successivo rinnovo del 1740 le Capitolazioni furono ufficialmente estese ai sudditi di quegli Stati che non avevano una rappresentanza diplomatica alla Porta. Pagando i diritti di consolato si potevano mettere sotto la protezione della bandiera francese ed essere considerati "francesi" dalle autorità locali.

<sup>41</sup> Louis Dermigny, *A propos du port franc de Marseille: armement languedocien et trafic du Levant et de Barbarie (1681-1795). 2ème partie*, in «Provence Historique», n. 23, vol. 6, 1956, pp. 53-81 ; Katsumi Fukasawa, *Toileries et commerce du Levant d'Alep à Marseille*, Parigi, CNRS, 1987 ; Olivier Raveux, «À la façon du Levant et de Perse»: *Marseille et la naissance de l'indiennage européen (1648-1689)*, in «Rives nord-méditerranéennes», n. 29, 2008, pp. 37-51.

<sup>42</sup> Cfr. Jean Reynaud, *Joseph Fabre et la naissance des industries de la faïence et de la soie*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 9, 1950, pp. 33-40. Per una panoramica sul commercio marsigliese con il Levante cfr. Paul Masson, *Histoire du Commerce français dans le Levant au XVIIIe siècle*, Parigi, Hachette, 1911 ; Paul Masson, *Histoire du Commerce français dans le Levant au XVIIe siècle*, Parigi, Hachette, 1896 ; Paris, *Histoire du Commerce de Marseille*, cit., vol. V, *Le Levant*.

negozianti marsigliesi, Chauvigny e Magy. A loro si aggiunse un imprenditore della Linguadoca, Reich de Pennautier e un certo Bellinzani, direttore della Camera delle Assicurazioni di Parigi e collaboratore di Colbert<sup>43</sup>. Se la Compagnia beneficiò di diversi vantaggi, come l'esenzione di tasse per il rifornimento dei suoi vascelli e per le merci in transito, così come un premio di 10 lire per ogni drappo spedito in Levante, non ottenne mai il monopolio del commercio levantino. Quest'azione avrebbe costituito un vero e proprio atto di guerra nei confronti della Camera che definì le compagnie commerciali come dei «monopoles odieuses à Dieu et au monde»<sup>44</sup>. La prima compagnia fallì e venne sostituita da una nuova nel 1678, che a sua volta avrebbe fatto fallimento nel 1685, in parte per le malversazioni dei suoi amministratori, in particolare Bellinzani, in parte per la concorrenza della Camera e dei mercanti marsigliesi.

### 6.5 Nuovi tentativi genovesi

Intanto i Collegi genovesi non rinunciarono a ristabilire dei propri rapporti con la Porta. Secondo l'interpretazione dei magnifici dei Consigli della Repubblica e di San Giorgio, la fuga di Francesco Maria Levanto dalla sede di Costantinopoli aveva semplicemente sospeso i rapporti tra i due Stati, non avendo fatto seguito alcuna dichiarazione ufficiale di decadenza. In questo modo si potevano riaprire senza spese eccessive. Il 27 marzo 1703 un "biglietto di calice" anonimo suggerì di riprendere a studiare i modi per far tornare la bandiera genovese nei traffici levantini.

Riconosciuto l'intreccio di interessi che questi commerci avrebbero stimolato, la questione fu affidata ad una deputazione per il porto franco perché producesse delle riflessioni e riferisse gli eventuali provvedimenti ritenuti opportuni<sup>45</sup>. Si trattò di una deputazione creata ad hoc nel 1703 con l'incarico di occuparsi di tutti i fatti riguardanti il porto franco, in quella fase nella quale si discuteva ancora dell'opportunità della franchigia e si si dovessero applicare o meno dei limiti ai traffici con Livorno. La deputazione fu composta da sei individui: due scelti tra i membri dei Collegi, due dal Minor Consiglio e due tra i protettori di San Giorgio<sup>46</sup>.

Il 10 maggio 1703 la deputazione informò non solo della necessità, a suo avviso, di riprendere gli accordi con la Porta, ma di affidato a Eugenio Durazzo, membro della deputazione e fratello dell'Agostino Durazzo autore delle prime Capitolazioni, di redigere una memoria per riassumere i fatti riguardanti la prima ambasciata del 1665<sup>47</sup>. Si sperava che la ricostruzione della vicenda potesse servire da orientamento per la situazione attuale. Eugenio Durazzo redasse il

<sup>43</sup> Daniel Dessert, Jean- Louis Journet, *Le lobby Colbert: un royaume ou une affaire de famille?*, in «Annales. Économies, Sociétés, Civilisations», 30° anno, n. 6, 1975, pp. 1303-1336.

<sup>44</sup> Zysberg, *Marseille au temps du Roi-Soleil*, cit., p. 195.

<sup>45</sup> ASG, *Archivio Segreto, Portofranco*, n. 1011, 10 maggio 1703.

<sup>46</sup> ASG, *Archivio Segreto, Portofranco*, n. 1011, 12 marzo 1703.

<sup>47</sup> Cfr. BCB, M.R.IX.1.25, *Relazione dei trattati introdotti da Gio. Agostino Durazzo per parte della Serenissima Repubblica alla corte Ottomana*.



documento suggerendo il nome della persona più idonea al nuovo incarico, Angelo Giovo. Quest'ultimo era un negoziante che già da tempo operava con i fratelli a Smirne e in altri scali del Levante, facendo affidamento sull'ambasciata francese di Costantinopoli dove aveva diversi contatti<sup>48</sup>.

Collegi e Consigli decisero di attendere prima di inviare direttamente un nuovo residente a Costantinopoli dopo anni di assenza, e si preferì optare per un inviato straordinario che si assicurasse della fattibilità dell'operazione. In particolare, bisognava valutare l'accoglienza riservata dalla Porta. Secondo la deputazione del porto franco la ripresa dei commerci con il Levante avrebbe non solo riportato le navi genovesi in quei mari, ma anche i forestieri avrebbero preferito utilizzare la bandiera di Genova piuttosto che affidarsi alle altre potenze europee. Inoltre venne data molta importanza al fatto che l'ambasciatore turco a Vienna, incontrando un magnifico genovese qualche anno prima, avesse rivelato il desiderio del gran Visir di veder tornare la bandiera ligure. Quello stesso ambasciatore nel 1703 divenne gran Visir con il nome di Rahmi Mehmed Pascià<sup>49</sup>.

L'iniziativa, nonostante le decisioni prese abbastanza rapidamente nel 1703, si sviluppò con lentezza. Solo alle metà del 1709 i Collegi e le Compere decisero di avviare la missione programmata sei anni prima. L'incarico di sondare la volontà del sultano fu affidato a mons. Vincenzo Castelli, arcivescovo di Marcianopoli. Originario di Scio, era imparentato con alcune famiglie nobili locali e aveva degli interessi nei prestiti di San Giorgio<sup>50</sup>.

Partito da Genova nell'ottobre 1709, mons. Castelli arrivò a Costantinopoli il 28 dicembre, dove ottenne il sostegno di Gio. Timoni, un ligure al servizio come dragomanno dell'ambasciatore d'Inghilterra. Solo il 30 giugno Castelli riuscì ad ottenere udienza dal sultano: in compenso la missione ebbe esito positivo, sebbene il Visir dichiarò di non poter consegnare all'inviato genovese il testo delle Capitolazioni in quanto la norma esigeva che fosse il residente stesso, dopo aver presentato le proprie credenziali, a ritirare i trattati. Castelli ripartì il 7 luglio con delle lettere dal Visir che invitavano la Repubblica ad inviare un nuovo console per ristabilire i rapporti amichevoli con l'Impero Ottomano.

Il viaggio di ritorno tuttavia fu incredibilmente lungo, a causa di venti contrari e per il timore dei pirati, così che Castelli giunse a Genova solo nell'aprile 1711, un anno e mezzo dopo la sua partenza. Come residente venne confermata la proposta di Angelo Giovo, nonostante l'opposizione del magnifico Agostino Spinola che parteggiò per Vincenzo Giustiniano, nativo di Scio e parlante il

---

<sup>48</sup> ASG, *Archivio Segreto, Portofranco*, n. 1011, 10 maggio 1703.

<sup>49</sup> ASG, *Archivio Segreto, Portofranco*, n. 1011, 14 aprile 1703.

<sup>50</sup> ASG, *Archivio Segreto, Lettere da Costantinopoli*, n. 2172, 15 giugno 1711.

turco, accusando Giovo di avere legami troppo stretti con i francesi<sup>51</sup>. Il 24 settembre 1712 Giovo arrivò infine a Costantinopoli, dove ottenne le tanto attese nuove Capitolazioni dal sultano Ahmed III, a delle condizioni identiche a quelle di cinquanta anni prima. I primi a protestare furono di nuovo i francesi: il Ministro della Marina Pontchartrain riferì alla corte parigina delle lamentele della Camera di Commercio di Marsiglia per il ritorno dei liguri nel commercio con il Levante<sup>52</sup>.

Le nuove pretese dei funzionari e dei dignitari turchi rendevano tuttavia difficile il far fronte alle spese richieste per il mantenimento di questa prestigiosa rappresentanza, tanto che in un primo tempo si pensò alla possibilità di sostituire Giovo con un semplice agente, per ridurre i costi. Intanto la ripresa dei commerci diretti aveva suscitato il progetto, come avveniva nelle principali potenze commerciali europee, di stabilire una compagnia monopolistica genovese per il commercio con il Levante<sup>53</sup>. Se ne discusse nel Minor Consiglio, per poi passare alla Giunta del traffico. Nell'agosto del 1715 i capitoli della compagnia passarono ufficialmente ai protettori di San Giorgio, che li approvarono all'unanimità<sup>54</sup>. La concorrenza delle franchigie si inasprì con la cessione della Sicilia ai Savoia che avrebbe potuto costituire un nuovo asse diretto per lo scambio dei prodotti levantini con Nizza. Invece la nuova guerra di Venezia con l'Impero Ottomano aprì uno spiraglio che una compagnia commerciale forte avrebbe potuto sfruttare al meglio.

Intanto si cercò di risollevarne la reputazione dei genovesi nel Levante. Le cure di Giovo furono rivolte soprattutto a convincere i genovesi ad usare la bandiera della Repubblica e pagare regolarmente i diritti consolari mentre i Collegi, nel marzo 1713, votarono una legge rivolta ai capitani, patroni di navi e altre persone che avessero impedito o turbato il commercio trasgredendo i regolamenti normativi<sup>55</sup>. Già dalla primavera del 1714 tuttavia si vociferava che i genovesi non sarebbero rimasti ancora a lungo in Levante<sup>56</sup>. Nella notte tra il 12 e il 13 ottobre 1715 il console Angelo Giovo fu sequestrato da alcune guardie turche e imbarcato forzatamente sulla tartana

---

<sup>51</sup> ASG, *Archivio Segreto, Giunta del traffico, Affari del Levante*, n. 1015, 17 aprile 1711.

<sup>52</sup> Giacchero, *Economia e società del Settecento genovese*, cit., p. 119.

<sup>53</sup> A Marsiglia dopo il fallimento delle compagnie per il Levante era stata fondata la Compagnie Royale d'Afrique, cfr. Denis-Delacour, Christopher et Grenet Mathieu, *La Compagnie Royale d'Afrique dans les échanges méditerranéens du XVIIIe siècle*, in *La mer en partage. Sociétés littorales et économies maritimes, XVIe-XXe siècle*, a cura di Xavier Daumalin, Daniel Faget e Olivier Raveux, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, 2016, pp. 255-269; Christopher Denis-Delacour, Mathieu Grenet, Building, *Enforcing and subverting monopoly: France's Compagnie Royale d'Afrique and eighteenth century mediterranean trade*, in «French History», vol. 29/1, 2015, pp. 18-23; Olivier Lopez, *Luttes de pouvoir, réseaux de confiance et pratiques marchands individuelles. Le cas des administrateurs de la Compagnie royale d'Afrique au XVIIIe siècle*, in *La mer en partage*, cit., pp. 165-179.

<sup>54</sup> ASG, *Archivio Segreto, Giunta del traffico, Affari del Levante*, n. 1015, febbraio 1715.

<sup>55</sup> Giacchero, *Economia e società del Settecento genovese*, cit., pp. 120-121.

<sup>56</sup> O almeno così Giovo riferì di aver sentito dal segretario francese Betané, cfr. ASG, *Archivio Segreto, Lettere Costantinopoli*, n. 2172, 18 maggio 1714.

Sant'Anna del padrone Francesco Marchese di Prà in partenza per Zante e la Sicilia. I genovesi furono dichiarati traditori a causa dei presunti aiuti dati ai veneziani nella guerra con gli ottomani<sup>57</sup>.

L'abbandono di Costantinopoli imposto dai turchi ad Angelo Giovo determinò la fine dei tentativi genovesi di inserimento diplomatico nei traffici con il Levante. Si riprese ad utilizzare le bandiere di comodo: secondo le conclusioni di Giulio Giacchero tutta l'importanza data a questi traffici, nonostante gli scarsi risultati rispetto alle previsioni, era imputabile ad una sorta di "idea di potenza", una indissolubile interdipendenza che spiegava la floridezza, o la decadenza, della Superba in funzione del libero, o interdetto, accesso agli empori levantini. Un ideale e un mito che somigliava molto all'immagine che nel XVIII secolo si sarebbe creata delle franchigie portuali. Si è osservato infatti come questi due aspetti, franchigia e commercio con il Levante, fossero complementari tra loro, anche nelle vicende di altri porti franchi mediterranei. Il commercio con il Levante, dopo il ridimensionamento dello scacchiere mediterraneo e l'arrivo delle navi dal nord Europa, era ancora visto come la principale fonte di ricchezza per uno Stato, rispetto al più sottovalutato commercio di cabotaggio o con l'Atlantico<sup>58</sup>. Il porto franco, nato come strumento per affermarsi nel commercio levantino anche in una situazione iniziale di debolezza politica o di assenza di una flotta mercantile nazionale, si separò poi da questo ideale configurando un suo ruolo indipendente in quanto centro redistributivo di merci provenienti da tutte le principali rotte globali.

Inoltre nuove ricerche permettono di conoscere meglio la storia economica del XVIII secolo: il panorama che si profila è quello della sopravvivenza di un ricco commercio con i porti dell'Impero turco. Alla testa di questo movimento si trovavano i capitani e le imbarcazioni genovesi che si nascondevano dietro bandiere di altre nazionalità più rispettate della loro, in primo luogo la bandiera francese, che potevano ottenere grazie a svariati sotterfugi<sup>59</sup>.

---

<sup>57</sup> ASG, *Archivio Segreto, Lettere Costantinopoli*, n. 2172, 13 ottobre 1715. Inoltre era ancora presente l'accusa di spacciare monete contraffatte nel Levante, cfr. Giacchero, *Origini e sviluppi del portofranco genovese*, cit., p. 167; Onorato Pastine, *La politica di Genova nella lotta veneto-turca: dalla guerra di Candia alla pace di Passarowitz*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n. LXVII, 1938, pp. 1-153.

<sup>58</sup> Che invece conobbero un aumento regolare in questi anni, cfr. Catia Brillì, *De Cadix à Buenos Aires: commerce et émigration génois dans l'Atlantique ibérique (1750-1830)*, in «Revue d'Histoire Maritime», n. 13, 2011, pp. 233-250 ; Charles Carrière e Marcel Courdurié, *Un sophisme économique. Marseille s'enrichit en achetant plus qu'elle ne vend (Réflexions sur les mécanismes commerciaux levantins au XVIIIème siècle)*, in «Histoire, économie et société», n. 3/1, 1984, pp. 7-51 ; Charles Carrière, *Richesse du passé marseillais: le port mondial au XVIII siècle*, Marsiglia, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, 1979 ; Chambon, M. *Le commerce de l'Amérique par Marseille*, Avignone, 1764.

<sup>59</sup> Annastella Carrino, *Fra nazioni e piccole patrie. «Padroni» e mercanti liguri sulle coste tirreniche del secondo Settecento*, in «Società e Storia», n. 131, 2011, pp. 36-67; Maria Stella Rollandi, *Mimetismo di bandiera nel Mediterraneo del secondo settecento. Il caso del Giorgio inglese*, in «Società e Storia», n. 130, 2010, pp. 721-742.

Molti si stabilirono nelle città francesi della Provenza e della Linguadoca, un gran numero a Marsiglia, sposandosi e ottenendo la naturalizzazione; altri fecero ricorso a prestanome o acquistarono finte patenti di navigazione<sup>60</sup>.

---

<sup>60</sup> Annastella Carrino, *Un console napoletano nel Mediterraneo borbonico : Francisco Hombrados (1755-1765)*, in *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVIIe-XXe siècle)*, a cura di Arnaud Bartolomei, Guillaume Calafat et al., Rome-Madrid, Publications de l'École française de Rome, 2017 (online); Francisco Javier Zamora Rodriguez, *Les François lui ont l'obligation d'avoir favorisé leur commerce pendant la guerre: représentation consulaire, fraude et contrebande commerciale*, in *Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au XVIIIe siècle: institutions, appartenances, pratiques*, a cura di Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour, Biagio Salvemini, Aix-en-Provence, UMR Telemme, 2014, p. 17-33.

## IL PORTO FRANCO E L'INVITO AGLI STRANIERI

Idealmente promosso come uno strumento di pacificazione, il commercio fu una risorsa per conoscere l'altro e un linguaggio universale proprio dei contatti interculturali. Seguendo questo punto di vista non è possibile trascurare i lavori dell'antropologia economica e la definizione di "diaspora commerciale". Il commercio interculturale ebbe nelle diaspore commerciali la sua forma istituzionale dominante. La nozione di diaspora interroga in primo luogo la questione dei legami più o meno stabili, che siano di tipo affettivo, culturale, economico, politico, ecc. tra i differenti componenti di una comunità<sup>1</sup>. La dispersione dei suoi membri si affermava a partire da uno o più punti di riferimento comuni, spesso artificiosamente costruiti. I tratti distintivi di questo processo sono dunque la dispersività, i luoghi in cui si espande e le relazioni multiple che si vengono a creare: la multipolarità della dispersione e l'interpolarità delle relazioni. A questa nozione nello studio degli scambi economici a lungo raggio si va sostituendo, in parte, quella di rete, in quanto concetto libero da connotazioni etniche legate al termine stesso. L'utilizzo della nozione di "diaspora commerciale" da parte di Cohen o di "commercio interculturale" da parte di Curtin hanno contribuito, tuttavia, a estendere il significato della parola diaspora al di là della storia ebraica o europea, permettendo di uscire dalla prospettiva dello Stato-nazione<sup>2</sup>. Il libero accesso per i mercanti stranieri costituì la prova evidente di quel che Henry Méchoulan ha definito come «les bénéfiques de la tolérance», vale a dire i vantaggi in termini di incremento dei commerci derivanti dalla sollecitazione di una immigrazione selezionata degli stranieri con i capitali e le competenze giudicati più utili<sup>3</sup>. Con le franchigie portuali lo Stato cercava di canalizzare determinati flussi dei traffici diasporici per fungere da snodo commerciale. I trasporti marittimi permisero di creare alleanze commerciali e resero frequenti i contatti con il "diverso"<sup>4</sup>. Inoltre era una mossa

<sup>1</sup> Per uno studio sulla evoluzione del concetto di diaspora cfr. Guillaume Calafat e Sonia Goldblum, *Diaspora(s) : liens, historicité, échelles*, in «Tracés. Revue de Sciences humaines», n. 23, 2012. URL : <http://traces.revues.org/5542>

<sup>2</sup> Cfr. Robin Cohen, *Global diasporas: an introduction*, London, Routledge, 2002 (1ed. 1997); Philip D. Curtin, *Cross-Cultural trade in world history*, Cambridge University Press, 1984.

<sup>3</sup> Henri Méchoulan, *Amsterdam, XVIIe siècle: Marchands et philosophes. Les Bénéfiques de la tolérance*, Paris, Autrement, 1993 ; Guillaume Calafat, *Familles, réseaux et confiance dans l'économie de l'époque moderne. Diasporas marchandes et commerce interculturel*, in «Annales. Histoire, Sciences Sociales», n. 2(66e année), 2011, pp. 513-531 ; Pilar Gonzales-Bernaldo, Manuela Martini, Marie-Louise Pelus-Kaplan (a cura di), *Etrangers et Sociétés. Représentations, coexistences, interactions dans la longue durée*, Rennes, Presse Universitaires de Rennes, 2008 ; Silvia Marzagalli, *Négoce et politique des étrangers en France à l'époque moderne: discours et pratiques de rejet et d'intégration*, in *Les étrangers dans les villes-ports atlantiques (XVe-XIXe siècle)*, a cura di Mickaël Augeron e Pascal Even, Parigi, Les Indes Savantes, 2011, pp. 45-62.

<sup>4</sup> Cfr. Guillaume Calafat, *Être étranger dans un port franc. Droits, privilèges et accès au travail à Livourne (1590-1715)*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 84, 2012.

considerata vantaggiosa dal pensiero economico contemporaneo, che vedeva nell'incremento della popolazione di uno Stato una fonte di ricchezza e potere. Nel porto franco particolarismo e cosmopolitismo si univano e convivevano in un territorio fortemente regolato.

Francesca Trivellato ha fatto notare come il successo di questo tipo di interpretazioni abbia influenzato la codificazione di «quasi-heroic portraits of cosmopolitan European merchants who subordinated all social and religious considerations to the quest for lavish material gains»<sup>5</sup>. Per quanto si tratti di una semplificazione, queste ipotesi partono da alcune constatazioni difficili da negare, come ad esempio il ruolo del commercio nell'unificazione dello spazio mediterraneo ed europeo. La tentazione che consegue a questo tipo di osservazione è il voler fare dell'unificazione un'armonizzazione, quando invece le differenti situazioni furono incredibilmente più complesse di quanto possano apparire dalla lettura degli editti o dai resoconti scritti successivamente. Bisogna cercare di considerare le relazioni tra le diaspore commerciali e le autorità politiche se si vuole superare il paradigma della comunità di mercanti in quanto gruppo genericamente aperto e indefinito che persiste senza grosse variazioni nel corso dell'intera storia umana<sup>6</sup>.

Il porto franco ha avuto un ruolo essenziale, anche a livello di immaginario collettivo e nelle successive ricostruzioni storiche, ai fini dello sviluppo di un concetto complesso come il cosmopolitismo<sup>7</sup>. Basti considerare, come suggerito da Gilbert Buti, che Dunkerque e Bayonne erano porti franchi, mentre Bordeaux, Rouen e Nantes non lo erano: per chi conosce la situazione di questi porti nel XVIII secolo la conclusione è evidente<sup>8</sup>. Per quanto la franchigia marsigliese permetta di esprimere delle riserve sui suoi effetti reali e immediati da un punto di vista economico, favorì indubbiamente la residenza degli stranieri in città. In una memoria inviata al Ministro della Marina Maurepas nel 1744 la Camera si vantò di come:

Ces établissement [degli stranieri] ont beaucoup contribué à agrandir le commerce de cette ville, à augmenter ses richesses, à donner des connaissances à nos anciens citoyens de plusieurs branches de commerce qu'ils eussent ignorés s'ils n'avaient fréquenté ces étrangers et fait des associations avec eux<sup>9</sup>.

---

<sup>5</sup> Francesca Trivellato, *A Republic of Merchants?*, in *Finding Europe. Discourses on Margins, Communities, Images, ca. 13th-ca. 18th Centuries*, a cura di Anthony Molho, Diogo Ramada Curto, New York, Berghahn Books, 2007, p. 133.

<sup>6</sup> Sanjay Subrahmanyam, *Merchant networks in the Early Modern World*, Brookfield, Variorum, p. XIV.

<sup>7</sup> Cfr. Robert Escallier, *Le cosmopolitisme méditerranéen: Réflexions et interrogations*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 67, 2003, pp. 1-13 ; Samuel Fettah, *Le cosmopolitisme livournais: représentations et institutions (XVII-XIXe siècles)*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 67, 2003, pp. 51-60 ; Margaret C. Jacob, *Strangers nowhere in the world. The rise of cosmopolitanism in early modern world*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2006.

<sup>8</sup> Cfr. Gilbert Buti, *Négociants d'expression allemande à Marseille (1750-1793)*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 84, 2012, pp. 65-84.

<sup>9</sup> ACCIMP, B 44, *Correspondance active de la Chambre*, 21 avril 1744.

A partire da Livorno, che proprio sull'aspetto dell'invito agli stranieri costruì la sua fortuna, si trovavano negli altri editti analoghi richiami molto simili e codificatisi nel tempo. Solitamente con il termine di straniero ci si riferiva a coloro che dipendevano da un altro Stato: nel testo dei singoli editti potevano esserci ulteriori specificazioni. Gli editti marsigliesi, dove ci si riferisce a stranieri di "toutes nations et qualités", possono essere una chiave d'accesso utile per comprendere ciò che si intendeva con questo termine.

### 7.1 Ruolo degli stranieri negli editti

A Genova già nella grida in latino del porto franco del 1590, annunciante l'entrata in vigore del porto franco delle vettovaglie, vennero esposti i principi di piena tolleranza per gli stranieri anche di altre religioni, insieme alla possibilità di un salvacondotto criminale.

In un primo momento si stabilirono in città i mercanti olandesi che raggiunsero il porto per il commercio dei grani sfruttando il primo porto franco delle vettovaglie, come il mercante fiammingo Hendrick Muilman<sup>10</sup>, Giovanni Bukentop, Nicolaas Hudde. Uno di loro, Giovanni De Man, fu tra coloro che si lamentarono presso i Collegi del mancato rinnovo della franchigia alla sua scadenza, nel 1593<sup>11</sup>.

Con la franchigia generale del 1609 l'accoglienza verso gli stranieri scomparve dall'editto: l'attenzione dei magnifici e dei protettori di San Giorgio si spostò unicamente sulle facilitazioni doganali e sugli inviti temporanei per commerciare. Nel febbraio 1613 diversi mercanti genovesi mandarono lettere ad Antwerp per notificare al governo olandese i termini del porto franco sperando fossero pubblicati in tutti i porti delle Province Unite<sup>12</sup>. Gli stranieri tuttavia, e gli olandesi in particolare, continuarono a preferire un commercio di transito, mentre a Livorno vi erano condizioni migliori per un possibile trasferimento. In un documento toscano del 1643 si calcolò che le tasse imponibili sugli stranieri a Livorno ammontassero a meno della metà di quelle genovesi.

Con la franchigia del 1654 i genovesi tornarono ad adottare la logica del porto di Livorno, non solo per attirare merci in città ma anche i mercanti<sup>13</sup>. Nel porto franco generale, di durata decennale, era presente una formula che si sarebbe ripetuta quasi identica nei decenni successivi:

---

<sup>10</sup> Promotore della fondazione della Compagnia Genovese delle Indie Orientali, desideroso di trovare uno sfogo commerciale per i mercanti olandesi esclusi dalla VOC, cfr. Thomas Allison Kirk, *A little Country in a World Empire*, in «The Journal of European Economic History», n. 2, 1996, pp. 407-421.

<sup>11</sup> Per la colonia olandese a Genova nella prima metà del XVII secolo cfr. Maria Christina Anna Elisabeth Engels, *Merchants, Interlopers, Seamen and Corsairs: the Flemish community in Livorno and Genoa (1615-1635)*, Hilversum, Verloren, 1997.

<sup>12</sup> Si trattava dei Mercanti Lorenzo Maggioli Comele, Giovanni Agostino Balbi e Antonio Serreri, in Maria Christina Engels, *Merchants, Interlopers, Seamen and Corsairs*, cit., p. 110.

<sup>13</sup> Kirk, *Genoa and the sea*, cit., p. 173.

Si permette ad ogni e qualunque persona di qualsivoglia nazione, stato, grado e condizione, nessuna esclusa il poter venire alla resente città di Genova etiandio con le loro famiglie, robe et havere, et in essa città stare e dimorare tutto quel tempo che vorranno, con libertà di partirsene sempre, e quando a loro piacerà, senza verun ostacolo né impedimento, e di potervi negoziare in cambi, merci e vettovaglie, et esercitare qualsivogli altra sorte di traffico, sotto libero generale e generalissimo Portofranco, come si dirà in appresso. E gli Hebrei e gli Infedeli ancora s'ammetteranno e saran ricevuti sotto li modi e forme che comanderanno li Serenissimi Collegi, esclusi però sempre dalla presente Concessione e Privilegi i relegati e banditi dallo Stato della Serenissima Repubblica<sup>14</sup>.

L'invito era di carattere generale e si riprendevano alcune espressioni presenti anche nei testi livornesi. La peste genovese inoltre, che colpì la città tra il 1656 e il 1658, fu un ulteriore incentivo verso la ricerca di personale straniero che si trasferisse portando con sé ricchezze, contatti e conoscenze tecniche.

I Collegi d'intesa con le Compere, dopo la peste, furono sollecitati a proporre la pianta di un nuovo porto franco sostitutivo di quello del 1654 che, sebbene non ancora giunto a scadenza, necessitava di essere rivisto in termini più liberali. Nel preambolo del testo prodotto dai protettori di San Giorgio si decise che fosse il momento di promettere sgravi dalle gabelle e libertà per i mercanti in modo da far sentire la convenienza di trasferirsi in città con le loro famiglie e merci per ravvivare i traffici. Il 26 e il 27 marzo 1658 fu votata e approvata la nuova regolamentazione<sup>15</sup>.

Al di là degli inviti generici, in questa franchigia si cercò di convincere espressamente i mercanti stranieri residenti a Livorno a muoversi verso Genova. I limiti furono posti dal Varo al monte Argentario. Tuttavia le case, robe e merci dei mercanti residenti entro i limiti, ma fuori del Dominio, avrebbero potuto beneficiare per sei mesi di un libero trasferimento nella Superba.

Trascorse poco più di un anno e la città si riprese dall'epidemia che aveva diminuito la popolazione di un terzo, soprattutto grazie all'afflusso di individui dalle campagne e dagli altri porti del Dominio. I Collegi presero atto del mancato arrivo delle folle di stranieri impuntandolo alla durata del contagio, per cui:

Il nuovo portofranco non ha portato quel frutto che si sperava perché li mercadanti forestieri hanno in tempo del contagio, ch'è durato troppo lungo tempo, radicato i loro negozi in altre parti. Per tirarli qua è necessario far maggiori facilità particolarmente alle robbe di transito<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> Giacchero, *Origini e sviluppi del portofranco genovese*, cit., p. 131.

<sup>15</sup> ASG, *Archivio Segreto, Propositionum*, n. 1042, 26 marzo 1658; il testo dell'editto è disponibile in ASG, *San Giorgio, Manoscritti*, n. 82, 1658.

<sup>16</sup> Giacchero, *Origini e sviluppi del portofranco genovese*, cit., pp. 139-140.



Il 30 giugno 1659 fu approvato un decreto che integrò ed emendò il precedente, che sarebbe dovuto durare dodici anni. Vennero ulteriormente attenuate le tariffe e ridotti i limiti per le merci, senza nulla aggiungere alla politica sugli stranieri.

Mancò, nella strategia genovese, un piano a lungo termine per l'assimilazione di questi forestieri. Mentre a Marsiglia gli editti esplicitarono l'opportunità di integrarsi nel tessuto locale indicando gli strumenti a disposizione degli stranieri, nelle norme genovesi l'attenzione rimase concentrata sul poter portare le merci in città per usarla come deposito di transito o magazzino privilegiato, senza creare delle vere condizioni per la crescita della popolazione urbana con elementi esogeni.

La differenza salta agli occhi se si osserva con attenzione il caso marsigliese. Nel 1669 fu la volta del porto francese di ricevere la franchigia, tra proteste e contrattazioni incessanti. L'editto recitava, nei confronti degli stranieri:

Voulons et nous plait, que les étrangers et autres personnes de toutes nations et qualités puissent y aborder, et entrer avec leurs vaisseaux, bâtiments, et marchandises, les charger, et décharger, y séjourner, magasiner, entreposer, et en sortir par mer librement, quand bon leur semblera, sans qu'ils soient tenus de payer aucun droit d'entré ni sortie par mer<sup>17</sup>.

Il testo ricalcò ancora una volta gli analoghi editti italiani, con cui si selezionavano gli individui che, secondo i termini degli stessi certificati di residenza, erano «en droit de jouir de l'exemption des droits, dont les véritables Marseillais peuvent et doivent jouir, suivant l'édit du port franc»<sup>18</sup>. Le reazioni dei negozianti di fronte a quella che è stata definita una dichiarazione di «open-door policy» furono inizialmente contrarie<sup>19</sup>. Colbert si lamentò di come i *négociants* marsigliesi «ne se souciaient pas que le commerce augmenta, mais seulement qui passait par leurs mains et se fit à leurs mode»<sup>20</sup>. Probabilmente si trattava già in queste prime fasi di una strategia retorica adottata per gestire le trattative sull'applicazione della franchigia beneficiando di una prospettiva come parte lesa.

Uno dei teorici più interessanti nei confronti del ruolo degli stranieri per lo sviluppo dei traffici è stato Mathias de Saint-Jean, monaco carmelitano noto come Jean Eon, autore del

---

<sup>17</sup> ACCIMP, I 58, *recueil divers*, mars 1669.

<sup>18</sup> Cfr. ADBdR, B 116-140, *Cour des comptes, aides et finances* in Buti, *Négociants d'expression allemande à Marseille*, cit., p. 72.

<sup>19</sup> Cfr. Junko Thérèse Takeda, *Levantines and Marseille: the politics of naturalization and neutralization in Early Modern France, 1660-1720*, in «Seventeenth-Century French Studies», n.30/2, 2008, pp.170-181.

<sup>20</sup> Lettera dell'8 settembre 1673, cfr. Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, t.II, vol.II, Paris, Imprimerie Imperiale, 1863, p. 679.

*Commerce honorable* nel 1646<sup>21</sup>. In questo trattato venne stabilita l'importanza del commercio per lo Stato nonostante, denunciava l'autore, i sudditi francesi non lo capissero. I primi porti del Regno, come Marsiglia per il commercio con l'Italia e il Levante, generavano profitti mediocri, mentre inglesi e olandesi riuscivano a guadagnare di più nonostante le distanze maggiori.

Tale debolezza era causata da coloro che continuavano a ritenere il commercio disonorevole, secondo Eon, lasciando ai mercanti stranieri i guadagni. Questi ultimi venivano descritti come dei nemici che si travestivano da alleati mentre complottavano per distruggere la Francia<sup>22</sup>. Eon riconobbe che il Regno non poteva escluderli categoricamente, ma fu contrario anche a politiche generali di accoglienza. Vi era bisogno di stranieri solo per popolare le città e assimilarli, insieme alle loro competenze e conoscenze, perché altrimenti l'intenzione di un negoziante che viveva fuori della sua patria non sarebbe stata mai quella di arricchire il paese in cui si trovava.

Tre strategie erano concepibili partendo da questi presupposti: la corona poteva implementare leggi protezioniste per impedire ai forestieri di comprare proprietà e agire come intermediari per altri. Oppure si potevano sviluppare compagnie commerciali e una marina mercantile. Infine, si poteva proporre una visione del commercio come onorevole e utile al *bien public*. Il *Commerce honorable* di Eon fornì agli amministratori, dal *contrôleur-général* del Regno agli *échevins* marsigliesi, una serie di idee e strumenti che potevano adattare alla loro situazione per plasmare delle politiche di immigrazione e naturalizzazione. Colbert si richiamò all'approccio protezionistico di Eon confutando però l'idea che gli stranieri non potessero lavorare per il bene del Regno. Gli amministratori marsigliesi accettarono le regole per escludere gli stranieri a livello municipale, rigettando ogni forma di regolamentazione centrale.

Nei primi documenti redatti sul porto franco la Camera di Commercio si lamentò di come la franchigia avrebbe distrutto il commercio, fatto andare in bancarotta i mercanti e reso Marsiglia una città desolata proprio a causa dell'arrivo degli stranieri<sup>23</sup>. La popolazione cittadina, in continua crescita, era passata dai 45.000 abitanti di inizio XVII a quasi 65.000 abitanti: venne espresso il timore che la nuova disposizione potesse avere ripercussioni negative su questo trend.

## 7.2 La nuova cittadinanza marsigliese

Uno degli aspetti principali rispetto ai porti franchi cui Colbert trasse ispirazione risiedette nell'interpretazione del trattamento riservato agli stranieri. Nel decreto si insisté sulla possibilità di stabilirsi in città attraverso facilitazioni per ottenere il titolo di borghese con l'abolizione di leggi

<sup>21</sup> Jean Eon, *Le Commerce honorable*, Nantes, G. Le Monnier, 1643.

<sup>22</sup> Cfr. Buti, Denis-Delacour, Salvemini (a cura di), *Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au XVIIIe siècle: institutions, appartenances, pratiques*, cit.

<sup>23</sup> ACCIMP, B 22, *Correspondance active de la Chambre de Commerce*, 26 avril 1667.

come il *droit d'aubaine*<sup>24</sup>. Il processo di naturalizzazione fu semplificato e affidato ad un iter quasi automatico, il più possibile indipendente dalle istituzioni coinvolte, di cui si temeva l'eventuale ingerenza.

La rivendicazione dell'appartenenza locale, la possibilità cioè di integrarsi nella società urbana, rivestiva una importanza fondamentale per mettere al sicuro la propria posizione e, nello stesso tempo, i propri investimenti. In caso di un reato lo straniero perdeva tutti i suoi diritti civili e veniva trattato come un qualunque criminale, tanto che ogni cittadino poteva anche farsi giustizia da solo<sup>25</sup>. Con la franchigia invece uno straniero sarebbe potuto diventare un francese naturalizzato e un borghese della città, quello che Jean-Baptiste Xambo ha definito un nuovo tipo di cittadino "franco-marsigliese". Era sufficiente soddisfare una tra le seguenti condizioni per essere «censé naturel français, réputé bourgeois d'icelle et rendu participant à tous les droits, privilèges et exemption»<sup>26</sup>:

- Lavorare a Marsiglia e sposare una marsigliese.
- Comprare e vivere in una casa all'interno delle mura, dal valore di almeno 10.000 lire e per almeno tre anni.
- Comprare e vivere in una casa che valga tra le 5.000 e le 10.000 livres per cinque anni.
- Trascorrere 12 anni consecutivi a Marsiglia impegnato nel commercio, anche senza comprare casa.

Le due definizioni di borghese e naturalizzato rappresentavano due concetti diversi. Come fatto notare da Wolfgang Kaiser, lo statuto di borghese si otteneva con le lettere di cittadinanza rilasciate dalle autorità municipali. Il passaggio invece da *aubain* a suddito del Regno naturalizzato era un cambio di status fittizio ottenuto per la grazia del re solitamente dopo una supplica di rito<sup>27</sup>. Il processo veloce di naturalizzazione imposto con il porto franco, firmato direttamente dal *viguiet* e dagli *échevins* di Marsiglia senza passare per la corte regia, creava una procedura quasi automatizzata per l'accesso a entrambi i tipi di cittadinanza.

---

<sup>24</sup> ACCIMP, I 58, *recueil divers*, mars 1669. Per la situazione nel resto del Regno cfr. Peter Sahlins, *Unnaturally French: foreign citizens in the Old Regime and after*, Cornell University Press, Ithaca 2004; Yves Lequin, (a cura di), *La mosaïque France: histoire des étrangers et de l'immigration*, Parigi, Larousse, 1988; Peter Sahlins, Rab Sylvie e Alduy Cécile, *La nationalité avant la lettre. Les pratiques de naturalisation en France sous l'Ancien Régime*, in «Annales. Histoire, Sciences Sociales», 55<sup>e</sup> année, n. 5, 2000, pp. 1081-1108.

<sup>25</sup> ACCIMP, G 6, *Affaires religieuses*, 19 février 1761.

<sup>26</sup> Jean Baptiste Xambo, «*Vuyder la ville*», *la fabrique de la cidadinité dans un port méditerranéen*, tesi di Dottorato, Université Aix-Marseille, 2014, p. 35.

<sup>27</sup> Wolfgang Kaiser, *Voisins barbares, étrangers proches. Pratiques d'assimilation et de démarcation à Marseille (XVe-XVIIe siècles)*, in *Le barbare, l'étranger: images de l'autre*, a cura di Didier Nourrisson e Yves Perrin, Saint-Étienne, CERHI, 2005, p. 187.

L'editto ordinava, a coloro che intendevano beneficiarne, i modi per essere riconosciuti come borghesi, in una logica imitativa posta alla base dell'accesso alle risorse. Il criterio di riconoscimento per la cittadinanza era formulato su basi finanziarie, su una durata minima di residenza e su uno spazio geografico, i quartieri del nuovo *agrandissement*. Nel periodo immediatamente successivo alla promulgazione del porto franco arrivarono numerosi negozianti e artigiani dalla Spagna e dall'Italia ai quali si aggiunsero greci, armeni, olandesi, scandinavi, americani e, in particolare, svizzeri. L'afflusso di migranti doveva essere, nei piani del *contrôleur-général* Colbert, la colonna portante del commercio con il Levante.

Anche la religione non sembrava essere tenuta in gran conto: greci ortodossi, armeni, copti, ebrei e protestanti dalle differenti denominazioni erano invitati o ospitati, anche in seguito alla revocazione dell'editto di Nantes nel 1685. Spesso le società di negozianti erano fondate su basi plurinazionali, come la Solicoffre-Crowe (svizzera-inglese), Pagliano-Sauvage (genovese-prussiana), Bouillon-Haller et C<sup>ie</sup> (La Ciotat-Berne). Secondo Jeff Horn, Louis Bergasse, Gaston Rambert e Mireille Zarb, la ripresa del ruolo di Marsiglia nel Levante fu anche conseguenza dell'arrivo, dell'accoglienza e del mantenimento di questo vasto gruppo di imprenditori e commercianti dall'esterno<sup>28</sup>.

Per l'impegno particolare con cui Colbert cercò di assicurare l'arrivo di famiglie armene che si trasferissero da Livorno, il primo porto franco marsigliese venne ricordato anche come il "porto franco degli armeni"<sup>29</sup>. L'invito del *contrôleur-général* si richiamava anche a un precedente editto di Richelieu del 1636 con cui si permise la libertà di commercio degli armeni in Provenza<sup>30</sup>. Nel 1680 più di 400 armeni fondarono una piccola comunità vicino il porto. Non mancarono commercianti e visitatori di altre nazionalità i quali poterono convivere sotto la tutela della Camera di Commercio, autodefinitasi «la défenseur né de tous les orientaux»<sup>31</sup>. Nel 1672 un armeno, Paskaly Haroukian, aprì il primo caffè marsigliese, accanto alla Loggia sede della borsa e della Camera di Commercio, mentre Colbert scrisse al presidente del Parlamento di Provenza d'Oppède della soddisfazione di vedere i mercanti preferire Marsiglia a Livorno<sup>32</sup>.

La soluzione più semplice per molti negozianti stranieri, scelta obbligata per coloro che non professavano la fede cattolica, era l'acquisto di un bene immobiliare nella città nuova. Olivier

---

<sup>28</sup> Cfr. Jeff Horn, *Marseille et la question du mercantilisme : privilège, liberté et économie politique en France, 1650-1750*, in «Histoire, économie & société», n.2, 2011, p.104 ; Bergasse, Rambert, *Histoire du Commerce de Marseille*, cit., p. 204, p. 206, p. 498-503 ; Mireille Zarb, *Les privilèges de la ville de Marseille*, A. & J. Picard, Paris 1961, pp. 253-254.

<sup>29</sup> Stephan Boghossian, *La communauté arménienne de Marseille*, Parigi, L'Harmattan, 2009, pp. 15-35.

<sup>30</sup> Pierre Echinard, Emile Témime, *Histoire des migrations à Marseille*, vol. I, *La préhistoire des migrations*, Aix-en-Provence, Edisud, 1989, p.45.

<sup>31</sup> ADBdR, C2547, *Intendance de Provence*, 29 décembre 1782. Cfr. Bergasse, Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, cit., pp. 64-70.

<sup>32</sup> Zysberg, *Marseille au temps du Roi-Soleil*, cit., pp. 187-188.

Raveaux, tuttavia, ha individuato la residenza della maggior parte dei mercanti stranieri, in particolare degli ebrei, nei pressi della loggia e dei moli. Questa scelta rispondeva a una strategia comune nei principali porti di commercio, dove i mercanti cercavano di stabilirsi nei pressi del cuore economico della città per gestire più facilmente gli affari.

Organizzati in nazioni dotate di personalità giuridica, di solito alla testa di queste comunità veniva nominato un console attorno il quale si riunivano le reti di socialità “nazionali”<sup>33</sup>. Ad esempio Melchior de Nazar: arrivato da Livorno a Marsiglia nel 1669, parlava perfettamente italiano e si impose da subito come capo della nazione armena. In una lettera ad Arnoul, Colbert lo definì come l’arcivescovo della nazione e l’incaricato, grazie a lettere patenti firmate dal re, di aprire una stamperia a Marsiglia<sup>34</sup>. Le case dei consoli stranieri generalmente si trovavano vicino le sedi del potere municipale ed economico e in prossimità del porto, tra le rive nord ed est.

I titoli di proprietà dei nuovi edifici nella parte sud-est invece garantivano ottime rendite e uno statuto sociale forte, rendendoli perciò quasi inaccessibili sul mercato immobiliare, tanto più per degli stranieri. Le famiglie di Joseph Villareal e Abraham Atias ad esempio, tra i più importanti negozianti ebrei di Marsiglia, vivevano insieme in un’unica casa nei pressi del forte Saint Jean, alla punta nord-ovest del porto marsigliese<sup>35</sup>.

Le campagne circostanti furono un ulteriore strumento a disposizione dei più importanti negozianti marsigliesi, i quali «habitent à la fois la ville et le territoire; on y voit des familles qui ont leur résidence et leur domicile constant et suivis à la campagne [...] d’un prix inestimable pour les propriétaires»<sup>36</sup>. La Camera si poneva come un organo di controllo fondamentale. Come emerso dai suoi archivi per uno straniero, residente o meno a Marsiglia, commerciante o viaggiatore, se incorreva in qualche problema durante il suo soggiorno in città conveniva rivolgersi alla Camera per avere aiuto, piuttosto che alle altre autorità comunali. Le porte della Loggia tecnicamente erano aperte agli stranieri e, riguardo il governo della città, la Camera di Commercio scrisse come:

ceux d’origine étrangères ont trouvé jusqu’à présent la protection la plus sûre, la justice la plus prompte et l’accès le plus facile à l’Hôtel de ville parce qu’ils ont leurs pairs et des gens de même état pour protecteurs, pour juges et pour échevins<sup>37</sup>.

---

<sup>33</sup> Cfr. Guillaume Calafat, *Topographie des minorités*, in «Liame», n.24, 2012, pp.1-18.

<sup>34</sup> Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, cit., vol.II, seconda parte, pp. 180-181.

<sup>35</sup> Fortificazione voluta dal sovrano a seguito della ribelione, come monito per gli abitanti, cfr. Wolfgang Kaiser, *Marseille au temps des troubles. Morphologie sociale et luttes de factions, 1559-1596*, Paris, EHESS, 1992, p. 81 ; ACCIMP, G 5, *Affaires religieuses*, 21 septembre 1679. In Jean Baptiste Xambo, *Citoyenneté et commerce. L’affaire Villareal ou la fabrique controversée du mercantilisme marseillais (1669-1682)*, in «Mélanges de l’École française de Rome», n.127-1, 2015, p. 5.

<sup>36</sup> ACCIMP, mq 3.2.1.1, *Commerce internationale, zones franches*, 27 mai 1814.

<sup>37</sup> Gilbert Buti, *Négociants d’expression allemande à Marseille (1750-1793)*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 84, p. 79.

Il ruolo detenuto da questa istituzione ed il suo rapporto con gli stranieri, soprattutto con i levantini, fu perfettamente esemplificato in una lettera contenente la risposta inviata ai deputati del Commercio nel 1782 dal maresciallo De Castries, segretario di Stato della Marina<sup>38</sup>. I deputati avevano riferito al segretario della richiesta, da parte di diversi negozianti turchi e greci a Marsiglia, di avere un proprio console in città, come avveniva per le altre nazioni. Venne avanzata la nomina di un greco di Creta residente a Marsiglia da 10 anni. La risposta del segretario, assolutamente negativa, fu argomentata sulla base del ragionamento che:

Bien loin d'envier les sorts des autres nations, qui ont des représentants à Marseille, les sujets du Grand Seigneur peuvent se flatter d'y avoir pour leur protecteur le corps entier des Députés du commerce de cette ville.

Si temette che la richiesta non fosse altro che una manovra del mercante cretese che aveva convinto i suoi compagni dell'importanza di avere un proprio rappresentante<sup>39</sup>. Era evidente che il ruolo e le prerogative della Camera di Commercio nei rapporti di tutti i giorni con le minoranze e gli stranieri presenti in città o negli scali si estendeva ben al di là dello spazio previsto dal suo statuto. Spesso i deputati della Camera si potevano rivolgere alle autorità superiori per chiedere consigli sulla linea da seguire, come in questo caso, ma il più delle volte agivano da diretti intermediari tra lo Stato e gli stranieri.

A Marsiglia la Camera di Commercio e i negozianti controllarono da vicino i tentativi di accesso alle risorse e potevano esercitare una ostracizzazione abbastanza forte. Le autorità francesi, che fosse la corona, il controllore generale delle finanze, il parlamento o la Camera di Commercio, potevano scegliere di ignorare o permettere differenze religiose e particolari inserzioni. Una cautela importante fu il divieto per gli stranieri stabiliti a Marsiglia di caricare merci su navi francesi. Colbert si rifiutò di accondiscendere a questa richiesta, ma nel 1687 la Camera ne ottenne la ratifica da parte del figlio e successore, il marchese di Seignelay<sup>40</sup>. Allo stesso modo esisteva il divieto per i mercanti stranieri di spedire merci ai negozianti francesi negli scali o di riceverne da questi ultimi<sup>41</sup>. Nel 1776 vi fu il caso di un zelante agente della Camera che considerò ugualmente sbagliato che i

---

<sup>38</sup> ADBdR, C2547, *Intendance de Provence*, 29 décembre 1782.

<sup>39</sup> Per un confronto sull'insediamento di mercanti e marinai greci a Marsiglia cfr. Mathieu Grenet, *La Fabrique Communautaire. Les grecs à Venise, Livourne et Marseille, 1770-1830*, Firenze, Institut Universitaire Européen de Florence, 2010.

<sup>40</sup> Paul Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII<sup>e</sup> siècle*, Hachette, Paris, 1911, p. 255.

<sup>41</sup> In questo caso gli armeni o altri stranieri potevano ottenere dei permessi particolari per commerciare dagli scali con i mercanti e negozianti a Marsiglia, cfr. ACCIMP, B 94, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 26 aout 1720; 12 avril 1721.

mercanti greci di Marsiglia potessero spedire delle mercanzie ai loro parenti rimasti nel Levante, a danno dei negozianti marsigliesi<sup>42</sup>.

Quando il ministro De Castries, con una ordinanza del 3 marzo 1781, cercò di inaugurare una politica più liberale, la Camera rispose con un'ennesima pioggia di *mémoires* per far notare gli effetti nefasti che un cambiamento di politica avrebbe significato nel commercio locale. Con la nuova ordinanza si sarebbe permesso agli stranieri negli scali del Levante di far trasportare su imbarcazioni francesi e alle stesse condizioni dei regnicoli le merci del Levante verso Marsiglia e nel Levante quelle provenienti dal porto francese, con l'eccezione dei drappi di cotone, principale voce di tale commercio<sup>43</sup>. Nei quattro anni di sopravvivenza dell'editto furono inviati a Corte decine di petizioni: il 25 luglio 1781 la Camera scrisse che «quand il s'agit d'un commerce établi depuis trois cent ans, qui s'est toujours accru successivement [...] ne doit-on pas trembler de renverser les lois fondamentales d'un pareil commerce»<sup>44</sup>.

La minaccia paventata dalla Camera era che di una tale ordinanza potessero beneficiare greci ed ebrei per sottrarre il commercio levantino ai sudditi francesi. Le proteste dovettero avere qualche effetto, se si considera che il 29 aprile 1785 l'ordinanza fu ritirata e De Castries chiese di sorvegliare che venisse rispettata con attenzione la riscossione del 20% sulle merci levantine.

Le politiche erano differenziate anche a seconda della nazionalità degli stranieri. Nel caso dei mercanti svizzeri ad esempio la dinamica fu quella di un'inserzione graduale e di una salda alleanza con le altre nazioni protestanti presenti in città<sup>45</sup>. Questi mercanti, in quanto vitali per il commercio con Svizzera e Germania, riuscivano a sopravvivere nonostante la malcelata ostilità da parte «di altri negozianti marsigliesi gelosi della presenza di questi stranieri a Marsiglia»<sup>46</sup>. Tra loro ci si scambiava aiuti, si conducevano affari, si fondavano società, si celebravano matrimoni e riti religiosi, cercando allo stesso tempo di conservare la propria identità concentrando le abitazioni sulla riva est del porto<sup>47</sup>. I tedeschi, presenti soprattutto dalla metà del XVIII secolo, ottenevano di frequente matrimoni con donne locali, anche se non appartenenti ai vertici della élite dei negozi,

---

<sup>42</sup> Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII siècle*, cit., p. 130.

<sup>43</sup> *Ordonnance du roi concernant les consulats, la résidence, le commerce et la navigation des sujets du roi dans les échelles du Levant et de Barbarie*, Imprimerie Royale, Paris, 1843, p. 46.

<sup>44</sup> Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII siècle*, cit., p. 131.

<sup>45</sup> Per un confronto a livello nazionale cfr. Yves Krumenacker, *Les Minorités protestantes dans les grandes villes françaises de l'époque moderne*, in «Analele Universitatii București», 2008, pp. 101-114.

<sup>46</sup> Renée Lopez, *Les Suisses à Marseille: une immigration de longue durée*, in «Revue européenne des migrations internationales», vol. 3, n. 1-2, 1er-3e trimestre 1987, pp. 149-173. Per il ruolo di questa minoranza nel Regno, cfr. Didier Boisson, *La place et le rôle des protestants dans les villes françaises*, in *Les sociétés urbaines au XVIIe siècle. Angleterre, France, Espagne*, a cura di Jean-Pierre Poussou, Parigi, Presses Universitaires Paris-Sorbonne, 2007, pp. 221-233.

<sup>47</sup> Tra le attuali rue Francis-Davos e rue Saint-Ferreol. Cfr. Adrien Blés (a cura di), *Dictionnaire historique des rues de Marseille*, Parigi, Jeanne Laffitte, 2002.

facendo tuttavia la scelta dell'integrazione. Da Marsiglia le merci per la Germania procedevano verso l'interno dalle vie che passavano per Genova e Nizza.

Un altro esempio è costituito dai mercanti "italiani", primi fra tutti genovesi e napoletani. Sebbene molto diversi tra loro, in nessuno di questi casi si assistette alla formazione di una vera "nazione". Le loro modalità di arrivo e inserimento sociale risposero piuttosto alla volontà di costituire delle reti, con pratiche e strategie condivise determinate dalla comune appartenenza a piccole patrie. Il matrimonio fu una delle pratiche su cui si fondò la nuova cittadinanza: si trattava del criterio più difficile da controllare da parte delle autorità locali. Queste ultime spesso si lamentavano di come i negozianti italiani facessero sposare a dei loro sottoposti le donne del luogo per procurarsi la cittadinanza e fare da prestanome per i propri padroni, così da evitare la fiscalità municipale<sup>48</sup>. I genovesi, dove con questo termine ci si riferisce all'insieme dei negozianti e patroni di imbarcazioni liguri, soprattutto nella seconda metà del Settecento, furono attivi nel porto con numerose case di commercio concentrate sulla riva sud, nei territori dell'ex arsenale che la cittadinanza aveva recentemente ricomprato dal sovrano grazie al prestito proprio di mercanti genovesi intermediari come Straforello e Peragallo<sup>49</sup>.

Diversa fu la situazione dei mercanti francesi a Genova, che invece erano regolarmente organizzati in nazione con un loro rappresentante. Nel 1699 Aubert, console francese, era riuscito a riunire 52 notabili per il restauro della cappella cittadina di san Luigi. Con il miglioramento delle posizioni inglesi nello scalo ligure nel corso del XVIII secolo si assistette invece a un progressivo decadimento della nazione. Nel 1670, visto il numero insufficiente di negozianti cattolici, si decise di poter effettuare la nomina anche tra i protestanti, mentre nel 1767 venne soppressa l'elezione del priore nella assemblea annuale<sup>50</sup>.

Gli stranieri a Genova rimasero esclusi da un accesso automatico alla cittadinanza, nonostante l'invito del porto franco. I protettori di San Giorgio e i magnifici di palazzo Ducale restarono maggiormente legati a una politica congiunturale: se in un dato momento sembrava conveniente una politica aperta agli stranieri, la situazione poteva cambiare improvvisamente nel giro di pochi anni, se non mesi.

Ad esempio, il 6 luglio 1730 i protettori di San Giorgio concessero, fino ad ottobre, il beneficio del porto franco alle merci provenienti da Livorno. Si era diffusa la voce di una possibile

---

<sup>48</sup> Cfr. Jean François Dubost, *Les Italiens dans les villes françaises, XVIIe-XVIIIe siècles*, in *Les immigrantes et la ville: insertion, intégration, discrimination (XIIe-XXe siècles)*, a cura di Jean-Luc Pinol et Denis Menjot, Paris, L'Harmattan, 1998, p. 100.

<sup>49</sup> Cfr. Annastella Carrino, *Honneur marchand et espaces urbains. Le cas Straforello et Peragallo à Marseille à la fin du XVIII siècle*. In *Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au XVIIIe siècle*, cit., pp. 99-117.

<sup>50</sup> Cfr. Joseph Allemand, *Les relations commerciales entre Marseille et Genes de 1660 à 1789*, in «Actes du Ier Congrès historique Provence-Ligurie: Vintimille-Bordighera 2-5 octobre 1964», Ventimiglia-Bordighera, Fédération Historique de Provence, pp. 193-226.



successione spagnola nel Granducato e molti negozianti livornesi, temendo un conflitto tra Austria e Spagna, si dichiararono pronti a trasferirsi a Genova o Nizza<sup>51</sup>. Da San Giorgio si confidò di attirare qualche grossa casa di commercio che si sarebbe potuta trasferire definitivamente in città abbandonando lo scalo toscano: «può anche sperarsi che qualche casa di detti negozianti prendano affetto a questo Paese e vi si trattengano»<sup>52</sup>. Invece la guerra venne evitata e i risultati furono deludenti, così che alla scadenza dei termini le facilitazioni furono prontamente abolite.

### 7.3 *L'invito agli ebrei e musulmani nei porti franchi: Genova*

Il richiamo verso i mercanti ebrei, con le reti di relazioni e di risorse cui garantivano l'accesso, costituì un punto nodale in molti editti di porto franco. Questa minoranza diasporica era esplicitamente attirata nelle città per ravvivare i traffici con il Levante ma anche con il nord Europa<sup>53</sup>. Le loro provenienze infatti erano tra le più disparate, dagli ebrei Aschkenaziti provenienti dalla Germania o da Amsterdam ai sefarditi della penisola iberica trasferitisi spesso in Italia, agli ebrei africani o levantini che commerciavano come sudditi dell'Impero Ottomano. Le autorità di molte città italiane, in particolare, speravano di attirare insieme ebrei levantini dall'Impero Ottomano e i nuovi cristiani dalla penisola iberica<sup>54</sup>.

Tra i porti franchi mediterranei si fece a gara sotto il profilo delle garanzie concesse alla nazione ebraica, come ad esempio per la residenza o il libero esercizio della religione, la costruzione di una sinagoga o la possibilità di essere giudicati dai tribunali rabbinici, e così via. Gli arrivi di stranieri non si sarebbero basati più su accordi bilaterali tra sovrani o tra Stati, come ad esempio per le Capitolazioni, ma piuttosto su una serie di privilegi garantiti unilateralmente dal governo. Quello che Duboin ha definito “giudaismo portuale”, frutto dei mercantilismi moderni e dei loro porti franchi<sup>55</sup>. La liberalità degli editti, voluti dai ceti dominanti, si scontrava spesso con

---

<sup>51</sup> ASG, *Antica Finanza, Portofranco*, n. 1228, 20 maggio 1729.

<sup>52</sup> ASG, *Antica Finanza, Portofranco*, n. 1228, 6 luglio 1730.

<sup>53</sup> Cfr. Lionel Lévy, *La Nation Juive Portugaise. Livourne, Amsterdam, Tunis 1591-1951*, Parigi, L'Harmattan, 2000 ; Rob van Engelsdorp Gastelaars, Jacqueline Vijgen, e Michiel Wagenaar, *Jewish Amsterdam 1600-1940: from «ghetto» to «neighborhoods»*, in *Immigration et société urbaine en Europe occidentale, XVIe-XXe siècle*, a cura di Etienne François, Parigi, Editions Recherches sur la Civilisation, 1985, pp. 127-141.

<sup>54</sup> Cfr. Benjamin Ravid, *A tale of three cities and their Raison d'état: Ancona, Venice, Livorno, and the competition for Jewish merchants in the sixteenth century*, in «Mediterranean Historical Review», n. 6/2, 1991, p. 138-162.

<sup>55</sup> Lois C. Dubin, *The port Jews of Habsburg Trieste. Absolutist politics and enlightenment culture*, Stanford University Press, 1999. Cfr. Jean Baptiste Xambo, *Citoyenneté et commerce. L'affaire Villareal ou la fabrique controversée du mercantilisme marseillais (1669-1682)*, in «Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines» [online], n. 127/1. URL: <http://mefrim.revues.org/2147>; Andrea Addobbati, *Le banquier juif du Roi-Soleil. Notes de recherche sur l'anecdote entre le XVIIe et le XVIIIe siècle*, in *Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au XVIIIe siècle: institutions, appartenances, pratiques*, a cura di Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour, Biagio Salvemini, Aix-en-Provence, UMR Telemme, 2014, pp. 35-60 ; Martine Lemalet, *Les juifs et l'état classique*, in *L'Etat classique. Regards sur la pensée politique de la France dans le second XVII siècle*, a cura di Joël Cornette e Henri Méchoulan, Parigi, Librairie Philosophique J. Ivry, 1996, pp. 387-406.

una realtà ordinaria di concorrenze e conflitti che sfociavano in convivenze incessantemente negoziate<sup>56</sup>.

Il primo esempio venne da Livorno, dove agli ebrei venne concesso di acquistare proprietà, abitare senza un ghetto e non portare segni distintivi. Un osservatore contemporaneo nel 1607 commentò che il granduca non avrebbe abbandonato i suoi ebrei neanche in cambio dell'arrivo di mercanti di tutte le altre nazionalità<sup>57</sup>. Con queste parole nel 1610 Andrea Spinola, futuro doge della Repubblica genovese, spiegò l'importanza della nazione ebrea per una città commerciante<sup>58</sup>:

Il traffico delle mercanzie è l'anima delle città alle quali in questo genere non vi è nazione alcuna, che giovi più di quel che fanno gli Hebrei, e la ragione di ciò in gran parte è la seguente: essi per proibizione fatta da Principi ne' Stati de quali habitano, non possono comprare stabili. Per onde, intenti a guadagnare denari contanti, è forza che si diano del tutto a trafficar verie sorti di merci<sup>59</sup>.

A partire dalla promulgazione del porto franco generale nel 1609 arrivarono a Genova i primi mercanti ebrei. Già nel 1594, attirati dal porto franco delle vettovaglie, gli ebrei Mosé e Joseph Massa, anconetani, avevano ottenuto il privilegio di produrre saponi<sup>60</sup>. Le fonti li indicarono come provenienti da Mantova, Firenze, Verona, Alessandria o con cognomi che permettono di ipotizzare provenienze più remote, come la Moravia, la Polonia o il Maghreb<sup>61</sup>. Tuttavia una prima volta vennero cacciati nel 1598 e ne rimasero solo pochi, grazie a permessi individuali<sup>62</sup>. In questa fase, in cui le garanzie per gli stranieri erano una preoccupazione assente negli editti di porto franco, si preferì il rilascio di permessi temporanei soggetti a rinnovi per esigenze commerciali. Dalle lettere dei cardinali indirizzate a Genova arrivarono di frequente lamentele per la convivenza di mercanti ebrei che abitavano nelle stesse case con i cristiani e si aggiravano in città senza segni distintivi.

Il salto qualitativo rispetto agli insediamenti sporadici e temporanei avvenne con il rinnovo della franchigia nel 1654 e l'invito esplicito. Già nel 1655 infatti Salomon, ebreo di Mantova, si presentò insieme ad altri ebrei di Livorno davanti ai protettori di San Giorgio per illustrare i benefici

---

<sup>56</sup> Cfr. Marina Caffiero, *Storia degli ebrei nell'Italia moderna: dal Rinascimento alla Restaurazione*, Roma, Carocci, 2014; Marina Caffiero, *Legami pericolosi. Ebrei e cristiani tra eresia, libri proibiti e stregoneria*, Torino, Einaudi, 2012.

<sup>57</sup> Tazzara, *The masterpiece of the Medici*, cit., p. 80.

<sup>58</sup> Carlo Bitossi (a cura di), *Andrea Spinola, scritti scelti*, Genova, Sagep, 1981.

<sup>59</sup> Rossana Urbani, Mimma Figari, *Considerazioni sull'insediamento ebraico genovese (1600-1750)*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», vol. XXIX(CIII), 1989, pp. 308-309.

<sup>60</sup> Baruchello, *Livorno e il suo porto*, cit., pp. 220-230.

<sup>61</sup> Rossana Urbani, *Nuovi documenti sulla formazione della Nazione Ebraica nel Genovesato durante il XVII secolo*, in *Atti del II Congresso Internazionale Italia Judaica: gli ebrei in Italia tra Rinascimento ed età barocca*, Genova, 10-15 giugno 1984, Roma, Ministero per i beni culturali e ambientali, Ufficio centrale per i beni archivistici, 1986, pp. 198-200.

<sup>62</sup> Marcello Staglieno, *Degli ebrei in Genova*, in «Giornale Ligustico», vol. V/3, 1876, pp. 173-185, 394-415.

derivanti dall'insediamento della nazione in città<sup>63</sup>. Il 2 agosto 1655 Salomon chiese licenza di abitare in città con le loro famiglie, avendo «sentito il porto franco»<sup>64</sup>. Tra le promesse di questo gruppo di mercanti si assicuravano i traffici con il Levante che, come osservato, era una costante preoccupazione dei grandi negozianti genovesi. Già pochi giorni prima era stato accolto Rubino Semiggia, ebreo di Algeri abitante a Livorno, con una supplica per aprire bottega a Genova e la promessa di mantenere una corrispondenza con i correligionari livornesi<sup>65</sup>. I protettori approvarono le richieste e incaricarono, nello stesso anno, la Giunta del Traffico di stendere degli appositi capitoli di tolleranza.

L'insorgere della peste probabilmente fermò i lavori per qualche tempo: solo nel 1658 gli ebrei poterono ufficialmente entrare in città con dei capitoli redatti dai deputati di San Giorgio, i Collegi e due rappresentanti della nazione, Abramo Da Costa di Leon e Aronne de Tovar<sup>66</sup>. In questo frangente beneficiarono del favore del cancelliere del Senato Felice Tassorello, che a più riprese intervenì in favore della nazione. Inizialmente i capitoli furono rivolti anche ad ebrei che avevano vissuto da cristiani e che, grazie al salvacondotto, potevano tornare alla loro religione.

L'esempio era Livorno, che da «stanza incommoda del presidio che vi teneva il Granduca» era successivamente divenuta principale piazza mercantile dell'Italia grazie alla presenza di questa minoranza diasporica. La ragione per cui a Genova non si raggiunse il successo sperato risiedette tuttavia in un elemento costante delle politiche locali: l'incertezza delle norme e le continue minacce di espulsione. Alla scadenza dei capitoli, di durata decennale, il Senato decideva sul momento se fosse il caso di trattenere gli ebrei o scacciarli, dando un limite di tempo.

L'opposizione della curia romana ebbe un peso su questo punto: il 20 luglio 1658 giunsero le proteste ufficiali al residente genovese a Roma, Agostino Franzone. Nel marzo del 1659 dovette essere redatto un nuovo testo per eliminare l'accoglienza verso gli ebrei marrani<sup>67</sup>.

Nel 1658 fu istituita un'apposita magistratura, quella degli Eccellentissimi protettori, con il compito di difendere e rispettare l'esistenza e l'ordinamento interno della nazione ebrea genovese. Fino al 1674 la carica fu riservata ai due Governatori residenti di Palazzo, in seguito venne trasferita agli ex dogi. Si trattava di due membri del collegio Senatorio che a turno, insieme al doge, dovevano risiedere nel Palazzo dove ricoprivano funzioni particolari. Nel 1660 figuravano già degli ebrei che concorrevano negli appalti, registrati come sefarditi<sup>68</sup>. Nel 1662 i protettori Gio. Matteo

---

<sup>63</sup> Urbani, Figari, *Considerazioni sull'insediamento ebraico genovese (1600-1750)*, cit., pp. 312-313.

<sup>64</sup> Rossana Urbani, *La formazione della "nazione" ebrea a Genova (secc. XVII-XVIII)*, in *Relazioni Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'Età Moderna*, vol. V, a cura di Raffaele Belvederi, Genova, Fratelli Bozzi, p. 297.

<sup>65</sup> Ivi, p. 296.

<sup>66</sup> Staglieno, *Degli ebrei in Genova*, cit., p. 399.

<sup>67</sup> Carlo Brizzolari, *Gli ebrei nella storia di Genova*, Genova, Sabatelli, 1971, pp. 137-143.

<sup>68</sup> Cfr. Francesca Trivellato, *The familiarity of strangers. The Sephardic diaspora, Livorno and cross-cultural trade in the Early Modern period*, Yale University Press, 2009.

Durazzo e Paolo Geronimo Pallavicino compilarono il primo censimento, registrando in città 204 individui di religione ebraica.

In un primo periodo gli ebrei si stabilirono in un ghetto composto da dieci edifici, dedicato a santa Sabina, ubicato tra vico del Campo e vico Untoria. La difficile convivenza con la popolazione portò il 25 aprile 1669 a ordinare la cacciata entro i cinque anni successivi. Nel 1674, poco prima dello scadere del termine, i Collegi revocarono lo sfratto e assegnarono un nuovo spazio per il ghetto. Gli ebrei si trasferirono, ufficialmente per sovraffollamento ma probabilmente per via di alcune speculazioni edilizie su quegli edifici, nel ghetto di vico dei Tessitori, vicino la chiesa di sant'Agostino.

Tra gli ebrei trasferitisi in città furono pochi gli individui particolarmente ricchi, quindi non ebbero bisogno di un grande preavviso. Rimasero nel nuovo ghetto fino al 1679 quando essi stessi, in seguito a un nuovo decreto di espulsione non applicato, distrussero gli sbarramenti che i magnifici avevano fatto apporre ai cancelli, per evitare una fuga verso Livorno<sup>69</sup>.

Dopo questa data una parte degli ebrei si stabilì tra Canneto e Malapaga, dove nel 1707 fu costruita una sinagoga. Per i primi decenni del XVIII secolo la documentazione offre l'immagine di una nazione che si muoveva liberamente tra le case e i magazzini del porto franco, girava per la città senza segno, non era costretta all'ascolto di prediche e consumava pasti di sera nell'osteria fuori della porta dell'Acquasola, incurante delle prescrizioni rituali<sup>70</sup>. La maggior parte dei componenti furono portoghesi provenienti da Livorno. A loro seguirono gli ebrei maghrebini. All'insolita liberalità corrisposero un alto numero di anonimi "biglietti di calice" e di memorie del Minor Consiglio nelle quali si ribadì la necessità di creare un ghetto per evitare gli scandali derivanti dalla convivenza<sup>71</sup>. Da 4 biglietti di calice e due memorie del Minor Consiglio i protettori di San Giorgio proposero anche, per potenziare il commercio con il Levante, di portare gli ebrei da Genova verso Sarzana, dove si sarebbe potuto riservare loro un quartiere cittadino nominando dei nuovi protettori<sup>72</sup>.

Qualche freno arrivò verso gli anni '30 del Settecento quando si ribadirono le prescrizioni del segno e altri divieti. Nel 1730 l'inquisitore generale della Curia Romana elencò i motivi di indignazione in questo affare, ai quali si aggiunsero gli ostacoli come quello posto dai magnifici G.B. Cattaneo e Francesco Invrea nell'incarcerare dei giudaizzanti<sup>73</sup>.

---

<sup>69</sup> Ivi, p. 318.

<sup>70</sup> Rossana Urbani, Guido Nathan Zazzu, *Ebrei a Genova*, Genova, Archivio di Stato di Genova, 1984, pp. 44-45.

<sup>71</sup> I "biglietti di calice" erano delle denunce – anonime o meno – scritte da zelanti cittadini. Dopo averle vergate su apposite letterine, venivano infilate in una buca per essere trasmesse ai supremi sindacatori. Costoro erano cinque cittadini eletti ogni quattro anni tra i rappresentanti del Minor Consiglio, che "sindacavano" sull'operato di magistrati, governatori e amministratori della Repubblica a proposito di svariati argomenti.

<sup>72</sup> ASG, *Archivio Segreto, Portofranco*, n. 1011, 9 maggio 1701.

<sup>73</sup> Giacchero, *Economia e società del Settecento genovese*, cit., p. 108.

Il Minor Consiglio a questo puntò interpellò i magistrati responsabili della protezione della nazione ebrea. Unico supporto giuridico, l'esistente normativa di porto franco, che comunque prevedeva una possibile cacciata. Le soluzioni proposte dai protettori della nazione consistettero o in una cacciata, che fu respinta da una votazione, o in un ghetto da erigersi in piazza dell'Olmo o piazza Tessitori. Intanto che si dibatteva dell'argomento, la presenza di ebrei in città diminuì rapidamente, per l'incertezza dell'insediamento. Nel 1736 erano già troppo pochi per essere chiusi in un ghetto, così l'anno successivo si decise la loro espulsione<sup>74</sup>. Entro sei anni avrebbero dovuto lasciare la città. Tra le motivazioni venne ricordata l'opposizione delle Arti che ne temeva la concorrenza e i discorsi degli inquisitori che fomentavano il popolo.

Solo tre famiglie rimasero, con permessi speciali garantiti dai protettori: Abraham Misenes e Angelo Del Mare, per via di una lunga residenza e di interessi economici, e la famiglia di Mosé Foa, i cui servizi erano importanti per le forniture militari della Repubblica. Tuttavia in alcuni biglietti anonimi di calice si fece notare come:

gli ebrei popo a poco si vanno ristabilendo in Genova. Si squarcia col fatto la legge. Dunque o facciamo il ghetto come in Roma o siano espulsi in coerenza con quanto si è con legge stabilito<sup>75</sup>.

Solo con i nuovi capitoli del 1751 gli ebrei sarebbero ritornati definitivamente senza obbligo di residenza in un ghetto, di segnali distintivi o di altri tipi di vessazioni. Vennero autorizzati a trafficare ogni sorta di mercanzia del porto franco, senza però il permesso di tenere bottega<sup>76</sup>. Comparvero così i primi finanziari e i mercanti divennero progressivamente più numerosi, specializzandosi in diversi rami. Scelsero liberamente le zone dove abitare tra sant'Agostino e la Malapaga, lungo le vie più importanti che permettevano di raggiungere facilmente i magazzini del porto franco. Il 17 marzo 1752 vennero sanciti una serie di emendamenti che incrementarono i loro diritti, mentre si decise che la nazione potesse essere allontanata da Genova solo con i quattro quinti dei voti dei Collegi e, anche in quel caso, avrebbe avuto sei anni di tempo per sistemare i propri affari<sup>77</sup>.

#### 7.4 *L'invito agli ebrei e musulmani nei porti franchi: Marsiglia*

A Marsiglia si verificarono problemi simili nell'accoglienza agli ebrei, nonostante le politiche di franchigia fossero abbastanza chiare. Secondo lo stesso Colbert, in una lettera che ricordava il

<sup>74</sup> Urbani, Figari, *Considerazioni sull'insediamento ebraico genovese (1600-1750)*, cit., p. 321.

<sup>75</sup> Giacchero, *Economia e società del Settecento genovese*, cit., p. 143.

<sup>76</sup> Brizzolari, *Gli ebrei nella storia di Genova*, cit., p. 196.

<sup>77</sup> ASG, *Antica Finanza, Portofranco*, n. 1223, *Capitoli per la Nazione Ebraica*, 18 novembre 1751 e *Variazione*, 17 marzo 1752.

discorso di Spinola, segno della circolazione e della forza di alcune idee comuni a gran parte dell'Europa dell'epoca: «l'établissement des Juifs n'a jamais été défendu pour le commerce, parce que, pour l'ordinaire, il augmente partout où ils sont»<sup>78</sup>.

I negozianti ebrei cominciarono a stabilirsi a Marsiglia all'indomani dell'editto del 1669. Tra il 1672 e il 1680 Oliver Raveaux ha calcolato diciannove arrivi di famiglie armene, di cui nove, secondo le ulteriori ricerche di Jean Baptiste Xambo, erano ebee<sup>79</sup>. I loro rari acquisti di beni immobiliari furono indice di una installazione precaria, evidente nelle frequenti lamentele contro di loro inviate prima al Parlamento di Provenza (1670), poi a Colbert (1671), infine al sovrano (1672). In una di esse, scritta da un autore anonimo per gli *échevins*, si denunciò la partecipazione degli ebrei nell'usura e gli effetti negativi sul commercio e sui mercanti locali<sup>80</sup>. Gli *échevins* ricorsero all'editto del 16 aprile 1648, in teoria annullato dalla creazione del porto franco, per cercare di ripristinare il limite di accesso agli ebrei in città a soli tre giorni<sup>81</sup>. Nel 1672 alle «plaintes de divers negociants, qu'il habite en cette ville quantité de juifs», si associò il vescovo di Marsiglia Toussaint de Forbin-Janson, che denunciò la minaccia per l'unità religiosa dell'intera città<sup>82</sup>. Tutte le proteste furono messe a tacere da Colbert, per il quale l'attività portuale cittadina aveva a che fare esclusivamente con il bene pubblico, prima di essere una risorsa economica degli attori locali.

L'occasione per l'attacco alla nazione ebraica marsigliese venne dagli avvenimenti ricordati come "l'affare Villareal". Gli ebrei di Marsiglia acquistarono delle balle di merce provenienti da Tunisi e Livorno che erano state precedentemente predate dai pirati tunisini ai mercanti francesi. Gli *échevins* mandarono un memoriale a Parigi per chiedere di escludere dai commerci Villareal, Atias e gli altri mercanti ebrei, con l'accusa di essere in combutta con i pirati per sabotare i commerci<sup>83</sup>. Nella loro difesa questi ultimi colsero l'occasione per ricordare il loro ruolo come motori dell'economia locale, soprattutto in funzione dei prestiti concessi.

I negozianti marsigliesi a capo delle principali istituzioni politiche e commerciali cittadine rivendicarono il diritto di stabilire dei limiti e delle frontiere all'inserimento nella comunità. Anche senza costituire una corporazione, cercarono di imitarne le prerogative in materia di selezione degli

---

<sup>78</sup> Lettera di Colbert a Rouillé, Intendente di Provenza, 8 septembre 1673, in Clément, *Lettres, instructions et mémoires*, cit., p. 679. Cfr.

<sup>79</sup> Xambo, *Citoyenneté et commerce*, cit. Cfr. Olivier Raveaux, *Entre réseau communautaire intercontinental et intégration locale : la colonie marseillaise des marchands arméniens de la Nouvelle-Djoufha (Ispahan), 1669-1695*, in «Revue d'histoire moderne et contemporaine», n. 59, 2012/1, pp. 83-102 ; Stephan Boghossian, *La communauté arménienne de Marseille*, Parigi, L'Harmattan, 2009 ; Olivier Raveaux, «À la façon du Levant et de Perse»: Marseille et la naissance de l'indiennage européen (1648-1689), in «Rives nord-méditerranéennes», n. 29, 2008, pp. 37-51.

<sup>80</sup> ACCIMP, G 5, *Affaires Religieuses*, 5 février 1682.

<sup>81</sup> La stessa limitazione si applicava a Genova nel XVI secolo, cfr. Staglieno, *Degli ebrei in Genova*, cit.

<sup>82</sup> Su questo personaggio cfr. Marie-Jean-Célestin Douais, *Forbin Janson, évêque de Marseille et l'élection de Jean Sobieski, roi de Pologne*, in «Revue d'histoire de l'Église de France», vol. 1/3, 1910, pp. 257-270 ; Joseph Hyacinthe Albanés, *Armorial et sigillographie des évêques de Marseille*, Marseille, Marius Olive, 1884, pp. 164-166.

<sup>83</sup> Xambo, *Citoyenneté et commerce*, cit., p. 9. La stessa accusa veniva mossa ai negozianti ebrei di Livorno, cfr. una lettera di Luigi XIII rivolta al granduca in AMM, HH 297, *Faillites et banqueroutes*, 1631.

individui chiamati a partecipare nella spartizione delle risorse economiche. Il 3 ottobre 1679 la precedente minaccia corsara divenne una guerra formale con Tripoli e il Parlamento di Provenza denunciò il ruolo degli ebrei livornesi negli acquisti dei bottini corsari. Colbert ordinò all'intendente di Aix, Thomas Morant, di indagare se la loro presenza fosse ancora utile o meno al commercio. La Camera di Commercio collaborò con l'intendente per presentare un memoriale dove si denunciò una cospirazione tra gli ebrei algerini, livornesi e marsigliesi. In una lettera al figlio di Colbert, il marchese di Seignelay, un cavaliere di Beaujon affermò addirittura che la guerra era stata causata proprio dagli ebrei marsigliesi. Il 2 maggio 1682 Luigi XIV ordinò la loro espulsione immediata da Marsiglia<sup>84</sup>.

Nel 1687 inoltre Seignelay proibì il commercio di seta agli armeni in Francia, la cui colonia marsigliese si disperse immediatamente nelle altre piazze commerciali europee, come Genova e Livorno<sup>85</sup>:

Les défenses qu'on a fait de l'entrée en Provence et dans le reste du royaume des toiles peintes façon d'indiennes qu'on faisait à Marseille a obligé des ouvriers de passer en Toscane ou monsieur le grand-duc leur donne beaucoup de protection, voyant que le commerce de ces sortes de toiles est très grand<sup>86</sup>.

L'impossibilità di impedire il commercio di mercanti armeni ed ebrei alleati tra loro che, secondo i memoriali conservati alla Camera, inviavano in città prodotti scadenti, fu alla base di questa decisione drastica<sup>87</sup>. A partire dagli anni '90 del Seicento si hanno le prime notizie sulla lavorazione dell'*indiennage* anche a Genova<sup>88</sup>, segno della circolazione continua e della grande mobilità che caratterizzava le minoranze diasporiche.

Quando altri mercanti armeni come Oandjy e Ibrahim Barsan sbarcarono temporaneamente a Marsiglia sulla rotta da Alessandria in Spagna nel 1716, le loro merci furono immediatamente confiscate con l'accusa di vendere illegalmente la seta<sup>89</sup>. Il Parlamento di Provenza stavolta intervenne in difesa degli ebrei, riconoscendo la loro generica utilità per il commercio. I mercanti marsigliesi sarebbero stati solo gelosi del loro *négoce* e l'espulsione andava contro la giustizia regia<sup>90</sup>. Non si trattò tanto di una presa di posizione ideale del Parlamento in favore degli ebrei, nei confronti dei quali vi erano già stati invece episodi di intolleranza, quanto piuttosto di una singola

<sup>84</sup> ACCIMP, G 5, *Affaires religieuses*, 2 mai 1682.

<sup>85</sup> ACCIMP, J 1585, *Commerce du Levant*, 21 octobre 1687.

<sup>86</sup> BN, ms fr. 22.212, *Mémoire sur la Provence* (1698), fol. 172.

<sup>87</sup> ACCIMP, J 1585, *Commerce des étrangers*, 1687.

<sup>88</sup> Marzia Cataldi Gallo, *Indiane e Mezzari a Genova*, in *I Mezzari tra Oriente e Occidente*, a cura di Idem, Genova, Sagep, 1988, p. 25; il tutto dopo una prima diffusione a Marsiglia, cfr. Raveux, "À la façon du Levant et de Perse", cit., pp. 37-51.

<sup>89</sup> Takeda, *Between Crown and Commerce*, cit., pp. 101-102.

<sup>90</sup> ACCIMP, G 5, *Affaires Religieuses*, 1682.

mossa in un più grande conflitto politico-amministrativo. Gli *arrêts* parlamentari in favore degli ebrei e contro le ordinanze regie servirono a minare l'autorità e la capacità di Versailles di decidere sugli equilibri locali e ricordarono alla Camera di Commercio marsigliese del suo status formalmente subordinato al potere del parlamento provinciale. Nello stesso tempo l'alleanza tra la Camera e la Corona è un esempio della forza che possono avere interessi comuni nell'unire forze tradizionalmente opposte tra loro. Il sovrano nel 1710 decretò un ultimatum nel quale annullò le sentenze parlamentari e proibì future decisioni in merito<sup>91</sup>. Nonostante il ruolo essenziale svolto dalle minoranze diasporiche negli scali levantini come il Bastion de France, la loro presenza in città venne a stento tollerata. Mentre il granduca portò l'Oriente in casa con la franchigia livornese, il sovrano francese cercò di tenerlo lontano, portando piuttosto la Francia in Oriente con il sistema degli scali. Nei testi sul commercio francese del XVII secolo Marsiglia veniva presentata come la dimora di uomini d'affari pragmatici e cosmopoliti che volevano un Mediterraneo libero da scontri religiosi e dai corsari. Questa visione è solo parzialmente vera: alcuni mercanti affermavano che la guerra di corsa e i conflitti che coinvolgevano le imbarcazioni commerciali non dovevano avere nulla a che fare con i traffici verso i porti levantini. Tuttavia, avvicinandosi a Marsiglia e al suolo nazionale, diventavano ugualmente determinati nel non permettere la libertà di traffici ai mercanti nord-africani, usando anche i cavalieri di Malta o agomentazioni anti-musulmane per riuscirci<sup>92</sup>. I musulmani del nord Africa, quando riuscivano ad arrivare a Marsiglia per commerciare, venivano ostacolati in vari modi "informali": scoprivano che non c'era spazio per le loro merci, venivano accusati di pirateria, gli si proibiva lo sbarco per ragioni sanitarie, ecc<sup>93</sup>. La politica fu molto più morbida nei confronti dei protestanti stranieri. Nel 1685 lo stesso Seignelay scrisse come per il vantaggio dei commerci marsigliesi bisognasse lasciar liberi di esercitare la loro religione inglesi, olandesi e svizzeri.

### 7.5 Presenze fluttuanti

A Genova come a Marsiglia la protezione del commercio per i propri mercanti rimase la priorità, ma non si può ignorare il gran numero di stranieri arrivati beneficiando della franchigia. Ad esempio, per il XVIII secolo Charles Carrière ha individuato a Marsiglia 489 stranieri tra i negozianti più importanti, di cui 171 svizzeri, 123 italiani, 39 tedeschi, 31 inglesi e 29 levantini,

---

<sup>91</sup> ACCIMP, G 5, *Affaires Religieuses*, 10 février 1710. L'interesse verso l'attività dei mercanti ebrei e il loro ruolo negli altri porti franchi non venne meno, come dimostrato da una copia in francese dei capitoli per la nazione ebraica del porto franco livornese, conservata a Parigi, cfr. ANP, AE/BI/145, *Consulats : mémoires et documents*, 1792.

<sup>92</sup> Molly Greene, *Beyond the Northern Invasion: The Mediterranean in the Seventeenth Century*, in «Past & Present», vol. 174/1, 2002, p. 66.

<sup>93</sup> Marcel Emerit, *L'Essai d'une marine marchande barbaresque au XVIIIe siècle*, Oujda, SAPI, 1955, pp. 368-369.



oltre a 817 provenienti dal resto della Francia<sup>94</sup>. I “mediterranei”, in particolare i vicini italiani dalla contea di Nizza, dalla Liguria e dalla Toscana, non rappresentarono che il 40% dell’insieme, mentre il resto fu costituito in gran parte da mercanti del nord Europa. Non si tratta che di cifre indicative poiché un negoziante non rimaneva necessariamente in attività nello stesso luogo o per tutta la vita: morti, fallimenti, partenze e ritirate svelano la mobilità e la fragilità dei dati statistici.

La Camera cercò sempre di favorire i “suoi”, perciò preferiva chiudere un occhio in certi casi e in generale lasciare il più possibile liberi i propri mercanti tollerando, talvolta malvolentieri, gli stranieri in grado di aprire rotte di importanza strategica. Senza bisogno di introdurre nuovi editti, per mantenere l’influenza sul mercato locale era sufficiente aumentare i controlli doganali e burocratici sulle merci trasportate per conto di stranieri. Un esempio fu nel rispetto dell’imposizione del 20%, strettamente richiesta agli stranieri di cui si volle scoraggiare l’ascensione sociale, mentre ad esempio poteva essere facilmente ridotta per un mercante francese del Cairo che spediva le stesse merci tramite Genova, in quanto repute “di prima necessità”<sup>95</sup>. Una misura protettiva che divenne lo strumento di una politica aggressiva.

In un memoriale del 1775 la Camera ricordò con orgoglio al Ministro della Marina Sartine come «les étrangers vinrent avec confiance dans une ville que la providence semble avoir destinée pour être le Centre du Commerce de l’orient et de l’occident»<sup>96</sup>. Una grande differenza di prospettiva rispetto alla denuncia fatta da un riscossore delle imposte nel 1755, Alexandre Chambon, che raccontò come un capitano straniero che entrava a Marsiglia con un carico si sentisse «comme renfermé dans un labyrinthe d’où il ne saurait sortir qu’après avoir été trouvé coupable de quelque contravention»<sup>97</sup>.

Una profonda incertezza connotò, come osservato, il diritto all’integrazione locale nel porto di Marsiglia o di Genova. Questo diritto, piuttosto che a dei criteri stabiliti, rispondeva a un insieme di azioni e comportamenti che legittimavano o bloccavano la possibilità di appartenere ad una data comunità politica. La franchigia del porto va esaminata in relazione alla realtà del territorio.

Genova non riuscì mai a dare vita a rigogliose colonie di ebrei, mercanti del nord, levantini o altre nazioni, nonostante l’ambiente mercantile e portuale offrisse le garanzie di una tolleranza delle altrui fedi ed opinioni. La città, appunto perché incentrata sul commercio e la finanza piuttosto che sul popolamento, non era una piazza simile a Livorno, dove sarebbe stato facile per loro conseguire e mantenere una posizione di preminenza. La ricerca del profitto che accomunava tutti i mercanti forniva stimoli alla interazione anche tra coloro che giungevano da lontano o non

---

<sup>94</sup> Carrière, *Négociants Marseillais au XVIII siècles*, cit., vol. I, p. 273.

<sup>95</sup> ADBdR, C 2645, *Intendance et généralité de Provence*, 30 aout 1780, cfr. Carrino, *Honneur marchand et espaces urbains*, cit, p. 102.

<sup>96</sup> ACCIMP, D 25, *Franchise du port*, 16 octobre 1775, p. 7v

<sup>97</sup> Carrière, *Négociants marseillais au XVIII siècle*, cit., p. 310.

condividavano stretti rapporti sociali, e potevano così trovare occasioni e incentivi per allearsi tra loro negli affari e non solo. Eppure né gli scambi commerciali quotidiani tra estranei, né le politiche governative volte a incoraggiare questi scambi crearono, o si proposero mai di creare, una società commerciale indifferenziata e autenticamente cosmopolita. In altre parole, la società commerciale dell'Europa moderna rimase sempre consapevole delle differenze esistenti tra ebrei e cristiani, anche quando i rapporti di dipendenza economica tra questi e altri gruppi si fecero più stretti e mutarono di ambito rispetto ai ruoli economici che gli ebrei avevano svolto nel periodo tardo medievale.

D'altra parte, per uno straniero la difficoltà nello sposare una marsigliese o nel comprare un bene immobiliare nel porto francese costituirono un freno alle capacità concrete di fondare i diritti all'inserimento locale. L'accesso alla cittadinanza, lontano dal riassumersi nell'assoluta formalità dei testi normativi, sembrava essere di volta in volta il risultato di un compromesso tra le istituzioni locali e gli stranieri stessi.

Il concetto di integrazione è diverso poi da quello di assimilazione. Le comunità di stranieri cercarono a loro volta di mantenere un equilibrio tra apertura al diverso e mantenimento dell'identità. L'apertura e l'integrazione eccessiva potevano portare a un indebolimento del gruppo che fu spesso la prima preoccupazione di coloro che venivano "da fuori". Integrarsi, ma selezionando gli aspetti e gli individui con cui stringere accordi per conservare la coesione interna: questo principio valeva per le varie anime della comunità cittadina e per i gruppi di stranieri in arrivo.

L'accesso alle risorse andrebbe dunque osservato nell'ottica dei rapporti di forza sempre in atto quando si tratta di dividersi lo spazio di un mercato economico. Spazio di commercio per favorire gli scambi da una parte, spazio di frontiera che ha bisogno di una difesa istituzionale per controllare le immigrazioni e il loro effetto, dall'altra. Una contraddizione dal punto di vista della storia delle istituzioni e del loro ruolo nel funzionamento dell'economia di mercato, in un mercato che va concepito allo stesso tempo, secondo una definizione di Francesca Trivellato, come «un luogo fisico e un continuo processo di negoziazione»<sup>98</sup>.

---

<sup>98</sup> Cfr. Francesca Trivellato, *The familiarity of strangers: The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*, New Haven, Yale University Press, 2009, pp. 1-20.

## CONCORRENZE E TIMORI DELLE REALTÀ LOCALI

Il concetto di privilegio fu strettamente legato alle norme di porto franco. Al di là del successo o meno di queste iniziative, la concessione di statuti privilegiati generò necessariamente delle gelosie e delle discussioni.

Sia la storia della franchigia genovese che quella marsigliese sono costellate da eventi e memoriali continui per cercare, da parte degli scali della riviera ligure o degli altri porti del Regno di Francia, di annullare o di beneficiare a propria volta delle condizioni eccezionali legate alle franchigie. Se a Genova il porto franco fu deciso dalle massime autorità della Repubblica, a Marsiglia la discussione ed il mantenimento di un ruolo privilegiato dovettero venire a patti o scontrarsi con poteri alla pari, gli altri porti, o superiori alle autorità municipali, i ministri e le istituzioni regie.

### 8.1 *Ruoli e aspirazioni di Savona e La Spezia negli editti genovesi*

Vi fu una contraddizione di fondo che caratterizzò tutta la politica commerciale della Repubblica nel corso dell'Età moderna: da un lato esisteva un indubbio interesse a far sì che le comunità delle Riviere svolgessero una discreta attività commerciale; dall'altro quell'attività non doveva sottrarre traffici al porto della Dominante, perché era lì che si riscuotevano le principali gabelle di San Giorgio da cui dipendeva il delicato equilibrio finanziario della Repubblica. Contemperare queste due esigenze diventò ancora più difficile con l'introduzione dei porti franchi all'inizio del XVII secolo, mentre Genova cercava in tutti i modi di «conservare o conquistare [...] il ruolo di grande emporio internazionale, intercettando o addirittura monopolizzando alcune grandi correnti di traffico»<sup>1</sup>.

Il primo testo del porto franco delle vettovaglie genovese riservò alla Dominante l'arrivo dei grani, da cui li avrebbe poi redistribuiti ai centri delle riviere. In questa prima fase arrivarono dalle comunità rivierasche (Sarzana, Sestri Levante, Savona, La Spezia) richieste per permessi temporanei con cui far attraccare le navi cerealicole<sup>2</sup>. Nel rinnovo del 1590 la franchigia fu estesa «pro toto dominio reipublicae» salvo poi, il 2 agosto 1591, diventare di nuovo prerogativa della città capitale.

<sup>1</sup> Costantini, *La Repubblica di Genova*, cit., pp. 323-325.

<sup>2</sup> Giaccherò, *Origini e sviluppi del porto franco genovese*, cit., p. 29.

Nel 1592 in una relazione dei magnifici di fronte ai Collegi si suggerì di nuovo di estendere la franchigia delle vettovaglie al porto di La Spezia<sup>3</sup>. Questo punto venne ignorato nel successivo decreto di rinnovo e nelle discussioni collegiali<sup>4</sup>. Genova affermò la volontà di essere l'unico emporio della Repubblica, la cui autorità sarebbe passata per lo statuto del porto franco. Il processo che permise alla città di sottomettere la Liguria nel corso del XV e XVI secolo si realizzò anche mediante l'eliminazione di ogni possibile rivalità commerciale. A fare le spese di questa politica fu soprattutto Savona, che nel 1525 e 1528 subì la distruzione dei suoi moli e il riempimento del porto<sup>5</sup>.

Con il porto franco del 1609 vennero dissipati anche gli ultimi dubbi sul ruolo della Dominante. I limiti territoriali infatti, oltre che ritorsione contro empori rivali come Livorno, servirono a confermare il ruolo "centrale" di Genova. Non erano tollerati concorrenti per il grande commercio internazionale all'interno del Dominio, mentre negli anni seguenti si avanzarono proposte intese a revocare le convenzioni che continuavano a garantire alle Riviere una relativa libertà di commercio.

Il passaggio della gestione della franchigia ai protettori di San Giorgio comportò parziali aperture nei confronti dei centri rivieraschi. Nell'editto del 1618 venne riconosciuto un compito di affiancamento ai centri della riviera di Ponente per agevolare l'afflusso di merci e il rifornimento dall'area del Monferrato. Le merci condotte da questi luoghi a Savona, Albisola, Celle, Varazze, Voltri, Sestri di Ponente, Sanremo e Alassio per i transiti fuori dal Dominio sarebbero state soggette al 2% di caratti e diritti e, se vendute, all'1% di Rivagrossa<sup>6</sup>.

Probabilmente le ragioni di questa improvvisa, seppur parziale, apertura sono da ricercare nell'editto di franchigia di Nizza e Villafranca del 1613, al quale si volle contrapporre una maggiore facilitazione per proseguire la navigazione fino a Genova. Inoltre in questo modo si cercò di rendere gli scali ponentini più convenienti rispetto ai domini spagnoli di Oneglia e Finale. Proprio per attirare le merci dalla Spagna si concesse una franchigia particolare, con ulteriore diminuzione delle tariffe, alle merci spagnole sbarcate a Genova o Savona. Analoghe agevolazioni furono riconosciute ai porti francesi della Linguadoca e Provenza, che potevano far liberamente scalo a Savona, Sanremo e Alassio.

Il 15 marzo 1644 inoltre gli anziani savonesi inviarono al Senato un "oratore" con diverse richieste per risollevarla la città, la più importante delle quali riguardava la concessione di un porto

---

<sup>3</sup> ASG, *Archivio Segreto, Propositionum*, n. 1028, 20 febbraio 1592, 27 febbraio 1592.

<sup>4</sup> ASG, *Archivio Segreto, Propositionum*, n. 1028, 18 settembre 1592.

<sup>5</sup> Giovanni Assereto, *Porti e scali minori della Repubblica di Genova in Età moderna*, in *Il sistema portuale della Repubblica di Genova, profili organizzativi e politica gestionale (secc.XII-XVIII)*, a cura di Giorgio Doria e Paola Massa Piergiovanni, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 1988, p. 226.

<sup>6</sup> Giaccherò, *Origini e sviluppi del portofranco genovese*, cit., pp. 117-118.

franco completo o almeno l'autorizzazione, valida sino a pochi anni prima, per i bastimenti savonesi di navigare nel golfo ligure senza essere costretti a fare sosta a Genova<sup>7</sup>. Le imbarcazioni preferivano passare da Finale o Loano dove non dovevano sottostare a nessun obbligo, enclave spagnola una, savoiarda l'altra, col risultato che le merci avevano prezzi più bassi e i piemontesi si potevano rifornire in tali scali minori.

Nel porto franco del 1646 la divisione dei compiti venne riconfermata con l'aggiunta della concessione, per Savona, di accogliere merci provenienti da Marsiglia o da Livorno su imbarcazioni non superiori a 1.200 cantari senza dover passare da Genova<sup>8</sup>. L'editto giustificò questa decisione con il proposito di «rinuovare il traffico nella detta città di Savona», chiamata ad alimentare i traffici con il Piemonte e frenare ogni concorrenza che potesse giungere da Nizza o da Finale<sup>9</sup>.

Il trattamento privilegiato fu concesso anche come ringraziamento alla città per la fedeltà dimostrata durante l'invasione franco-savoiarda dell'area l'anno prima<sup>10</sup>. Pochi anni dopo, nel 1651, gli anziani tornarono a lamentarsi con le stesse motivazioni del passato chiedendo un abbassamento delle tariffe. L'insistenza sulla concorrenza delle comunità rivierasche prive di porto dimostra quanto fosse relativa l'importanza delle attrezzature portuali per quanto riguardava il commercio di cabotaggio, cui si andò progressivamente orientando l'attività dei patroni liguri<sup>11</sup>. Nel 1653 i Collegi risposero «che non si possa mettere in pericolo l'introito delle dugane di Genova» ma accettarono una revisione delle tariffe, sebbene con limitazioni spaziali e temporali. Il provvedimento fu limitato a due anni rinnovabili ed erano escluse le mercanzie pregiate che dovevano passare per il solo porto genovese. Il 7 luglio 1667, anno in cui furono ancora rinnovate le tariffe specifiche per Savona, il patrizio Nicolò Grimaldi stese una relazione per dimostrare come «venendo ampliato il portofranco 'de colli concesso alla città di Savona» non si facevano diminuire gli introiti della Dominante<sup>12</sup>. Si scelse di operare una divisione dei compiti: a Savona si poteva delegare il traffico a corto raggio con il retroterra, mentre a Genova sarebbe rimasto affidato quello con la pianura padana.

---

<sup>7</sup> Giovanni Assereto, *La città fedelissima. Savona e il governo genovese fra XVI e XVIII secolo*, Savona, Elio Ferraris, 2007, p. 173.

<sup>8</sup> Un cantaro era uguale a 47,6496 Kg.

<sup>9</sup> BCB, *Conservazione Fondo Antico Genova*, D.47.9, *Portofranco rinnovato in Genova*, 1646.

<sup>10</sup> Cfr. Assereto, *La città fedelissima*, cit.

<sup>11</sup> Cfr. Annastella Carrino e Biagio Salvemini, *Porti di campagna e porti di città. Traffici e insediamenti del Regno di Napoli visti da Marsiglia (1710-1846)*, in «Quaderni Storici», n. 121, 2006, pp. 209-254; Annastella Carrino, *Ressources «nationales» et ressources locales. Les «génois» sur les routes tyrrhéniennes entre le XVIIIe siècle et début du XIXe siècle*, in «The Historical Review», n. VII, 2010, pp. 99-125; Luca Lo Basso, *Il sud dei genovesi. Traffici marittimi e pratiche mercantili tra l'Italia meridionale, Genova e Marsiglia nel Settecento*, in *Lo spazio tirrenico nella "Grande Trasformazione". Merci, uomini e istituzioni nel primo Settecento e nel primo Ottocento*, a cura di Biagio Salvemini, Bari, Edipuglia, 2009, pp. 239-262; Alida Clemente, *Quando il reato non è peccato. Il contrabbando nel Regno di Napoli tra conflitti diplomatici, pluralismo istituzionale e quotidianità degli scambi (XVIII)*, in «Quaderni Storici», n. 143/2, 2013, pp. 359-394.

<sup>12</sup> Assereto, *La città fedelissima*, cit., p. 175.

L'esempio di tale comportamento ambivalente fu in una nuova misura decisa nel 1686. I protettori di San Giorgio decretarono per cinque anni lo sgravio fiscale ripetutamente chiesto dai savonesi, in cambio di un pagamento di 2.500£ annue come rimborso dell'eventuale minor introito di dogana. Il risultato fu che, dopo solo tre anni dall'approvazione, gli anziani di Savona chiesero di ritornare alla tariffa precedente. La misura in realtà era stata un successo: il numero dei mercanti piemontesi allettati dai pagamenti più bassi del porto franco savonese stava gradualmente aumentando, ma non al ritmo sperato. L'introito di dogana era dunque stato inferiore rispetto alle previsioni e il Comune si stava indebitando con il banco di San Giorgio, al quale chiese inutilmente una dilazione nei pagamenti. L'agevolazione tariffaria sarebbe stata revocata il 31 agosto 1689<sup>13</sup>.

Intanto proseguì l'invio di memoriali e petizioni per chiedere la condivisione della franchigia negli altri scali. Nel 1680 venne concesso un punto franco alla piccola comunità di Ceriale e si decise di estenderlo anche a Savona quando la Camera di San Giorgio bloccò i lavori. Un'altra località interessata al godimento dei benefici fu La Spezia, sulla riviera di Levante. Nei Collegi vi doveva essere un partito a favore dell'estensione della franchigia che propose ripetutamente La Spezia, nonostante i frequenti pareri contrari. In una relazione dei Collegi letta ai Consigli, redatta nel dicembre 1670, venne manifestato il timore che un nuovo porto franco:

spopolarebbe la Città dominante in pregiudicio delle Gabelle di consumo [...] si popolerebbe la Spezza in modo da dar gelosie, propositione che obligò altre volte i nostri antecessori a levare il porto di Savona [...] spese tutte che renderebbero di danno e più costoso che profitevole detto portofranco<sup>14</sup>.

Con la nomina della deputazione per il porto franco la questione fu nuovamente presa in considerazione. Furono esaminati i pareri di altri mercanti, i calcoli sui trasporti delle merci e le opinioni delle autorità locali. In seguito a questi calcoli, la Deputazione per il Portofranco nel 1703 consigliò l'istituzione di una nuova franchigia alla Spezia su modello livornese, «ma a segno che non possa contrastare col Portofranco di questa Dominante»<sup>15</sup>. In allegato alla relazione vennero presentati la pianta della franchigia spezzina e un piano delle future tariffe.

Tuttavia l'opposizione dei negozianti genovesi riuniti nei Collegi bloccarono anche questo tentativo. Nella prima votazione del Minor Consiglio per decidere se erigere un nuovo porto franco a Genova e uno a La Spezia vi furono 11 pareri favorevoli e 11 contrari. Nella votazione successiva, 10 favorevoli e 12 contrari. La proposta venne dunque abbandonata e, nel corso dell'ultima

---

<sup>13</sup> Ivi, p. 178.

<sup>14</sup> ASG, *Archivio Segreto, Propositionum*, n. 1045, 9 dicembre 1670.

<sup>15</sup> ASG, *Archivio Segreto, Portofranco*, n. 1011, 27 giugno 1703.

votazione, si tornò solo sul rinnovo della franchigia genovese, che ottenne 15 voti favorevoli e 7 contrari.

Nell'editto del porto franco del 1708, tuttavia, la Deputazione ottenne un parziale successo, o almeno una promessa di revisione del caso. Venne infatti stabilito, in una nota riservata conservata insieme all'editto, che:

ogni qualvolta si proponerà di erigersi, prorogarsi ed instituirsi il detto portofranco di Genova si debba nella stessa sessione proporre anche con altra posta, successiva e separata, l'erezione del portofranco della Spezza [...] assieme colla tariffa per il detto portofranco della Spezza, stata pure formata dalla detta Ecc.ma Deputazione<sup>16</sup>.

È databile a questi anni un'altra relazione anonima per dimostrare l'utilità di un secondo porto franco a La Spezia, da affiancare a quello genovese. Il documento era un confronto spietato e spesso estremizzato tra Livorno e La Spezia. Considerando la vicinanza di questi due porti si cercò di far leva su un argomento sensibile per i magnifici, la concorrenza di Livorno, per rafforzare le posizioni spezzine. Lo scalo del granduca veniva descritto come una piazza insalubre, scomoda per i traffici e costosa per i mercanti:

Facendo questi Ser.mi Signori il Portofranco libero nella Spezza come quello di Livorno è certo che le nazioni oltre montane et altre se vi trasporterebbero, mentre non sariano soggette alle cose narrate di sopra di Livorno, di vivervi meglio, et a migliore mercato [...] si consideri di quante migliaia di persone si popolerebbe il luogo<sup>17</sup>.

La franchigia per La Spezia venne difesa con tre ragioni: se il capitale genovese fosse stato investito nella franchigia spezzina lo scalo di Livorno sarebbe decaduto rapidamente, con l'eliminazione di un pericoloso rivale. La Spezia non sarebbe comunque cresciuta a livello di Livorno a causa della vicinanza di Genova, dunque i magnifici non avevano da temere una nuova concorrenza. Lo scalo del Levante ligure era in posizione migliore rispetto a Livorno per le strade che portavano nell'entroterra: inoltre i contrabbandi sarebbero diminuiti, essendo molto più facile tenere d'occhio i traffici che avvenivano nel proprio Stato, piuttosto che in altri.

Come noto, l'editto del 1708 sarebbe stato subito epurato ritenendo deludenti i suoi risultati immediati. Il ritorno a una politica di protezione fece sfumare ulteriori progetti per La Spezia. Quando, il 13 settembre 1712, iniziarono le discussioni per il rinnovo della franchigia il Minor

---

<sup>16</sup> Giacchero, *Origini e sviluppi del portofranco genovese*, cit., p. 157.

<sup>17</sup> ASG, *Antica Finanza, Portofranco*, n. 1011, anonimo e senza data.

Consiglio, seguendo la disposizione del 1708, si riunì per deliberare sull'eventuale franchigia spezzina. Non si alzò alcun consigliere per parlare pro o contro il progetto, che non venne approvato e neanche più riproposto in sede di delibera<sup>18</sup>.

L'introduzione del porto franco degli estimi nel 1713 e della norma del 10% per la guerra doganale contro Livorno indebolirono ulteriormente la posizione delle Riviere, che si videro private dei vantaggi associati al porto franco genovese in termini di riesportazione delle merci<sup>19</sup>.

Dalle Riviere intanto riprese l'arrivo di memoriali contro il nuovo porto franco, per ricordare la perdita di privilegi antichi che non si traducevano in alcun vantaggio effettivo per la capitale. Con l'acquisto del Finale i Collegi decretarono un progressivo annullamento dei privilegi degli scali di Ponente, venuta meno una delle principali minacce. I vantaggi però non furono quelli sperati: nel 1718 e 1720 si riferì di come le merci prendessero la via della «nuova scala franca di Nizza» oppure del punto franco di Oneglia.

Da Sarzana venne inviata, il 24 novembre 1723, una *Umile rimostranza difensiva per la città di Sarzana contro la nuova legge del porto franco*<sup>20</sup>. In questo testo si esprimeva il timore che i nuovi aggravii avrebbero potuto costringere a trasferire i commerci nei paesi stranieri riducendo in miseria tutta la zona. Il memoriale, molto dettagliato, ripercorse la storia del paese dalla sudditanza volontaria nei confronti di Genova nel 1496, richiamando tutte le successive tasse e imposizioni che erano sempre state accettate senza obiezioni. Il nuovo porto franco aveva invece impoverito i traffici dell'area, tanto che fu accluso un calcolo dei costi di spedizione di un collo da Livorno a Piacenza e da Livorno a Pontremoli passante per la strada di Sarzana o di Massa. A causa della riforma doganale, la strada era stata disertata dai mercanti: anche il console genovese a Livorno, Gavi, il 22 giugno 1729 riferì come il commercio del granducato dalla via di Massa fosse in costante aumento a discapito di Sarzana<sup>21</sup>.

Nel 1729 il nuovo porto franco cancellò definitivamente le convenzioni con gli approdi delle Riviere, sostituiti da una regolamentazione uniforme: unici punti franchi, oltre Genova, furono, in concorrenza con Nizza e Oneglia a Ponente e con l'Avenza a Levante, gli scali di Ceriale e di Bocca di Magra.

---

<sup>18</sup> ASG, *Archivio Segreto, Propositionum*, n. 1052, 13 settembre 1712. Cfr. Carlo Bitossi, *Un porto franco a La Spezia. Note su un dibattito di primo Settecento*, in *Studi lunigianesi in onore di Cesare Vasoi*, a cura di Artemio Enzo Baldini, Firenze, Olshki, in corso di pubblicazione.

<sup>19</sup> ASG, *Archivio Segreto, Porto franco*, n. 1013, 24 novembre 1723.

<sup>20</sup> BCB, *Conservazione Fondo Antico Genova*, B.14.2, *Umile rimostranza difensiva per la città di Sarzana contro la nuova legge del porto franco*, 1729.

<sup>21</sup> ASG, *Antica Finanza, Porto franco*, n. 1228, 22 giugno 1729. Per l'importanza della corrispondenza dei Gavi a Livorno cfr. Carlo Bitossi, *L'occhio di Genova. Livorno nella corrispondenza dei consoli genovesi nell'età moderna*, in *Livorno 1606-1806. Luogo di incontro tra popoli e culture*, a cura di Adriano Prosperi, Torino, Umberto Allemandi, 2009, pp. 86-94.



Solo pochi giorni dopo la lettera del console Gavi venne inviata un'altra memoria dagli anziani di Savona che scrissero di un «doloroso divorzio» dei cittadini dalla patria, costretti ad emigrare a causa della nuova legge di porto franco. Nel luglio del 1729 si unì la voce degli uomini del marchesato di Zuccarello in un ricordo al Senato. A Ceriale invece si riferì di come non fosse stato possibile neanche applicare il nuovo regolamento in quanto non era stato trovato nessuno volenteroso di assumere l'incarico di riscuotere la gabella, a causa della presunta irrilevanza del guadagno<sup>22</sup>.

Le proteste furono registrate e utilizzate dai protettori di San Giorgio per nuove serie di calcoli e previsioni sul funzionamento del porto franco. I confronti con le gabelle vigenti a Marsiglia, Livorno e Nizza, lo studio comparato dei costi di trasporto anche via terra, le discriminazioni tariffarie, i limiti alla provenienza e gli introiti di porto franco non portarono a un cambiamento immediato del suo funzionamento. Forse anche a causa della guerra di successione d'Austria, che impose la necessità di studiare i futuri cambiamenti negli equilibri europei prima di introdurre nuovi capitoli, si continuò ad attendere fino al 1751<sup>23</sup>.

Nel capitolo XVI del nuovo editto del 1751 si reintrodusse la franchigia per le merci arrivate in dirittura a Savona e dirette verso il Piemonte o il Monferrato, confermando il precedente ruolo privilegiato della riviera di Ponente. A Savona la notizia venne accolta positivamente, ma gli anziani della Comunità ancora lamentavano gli onerosi diritti sulle merci, così che presentarono una nuova petizione a San Giorgio. La rimostranza fu accolta e nel 1752 si provvide ad una ulteriore modifica delle norme per l'abbassamento dei diritti sulle merci in arrivo a Savona, a condizione che venissero usate solo determinate strade per l'ingresso nella Repubblica, al fine di evitare il più possibile i contrabbandi<sup>24</sup>. Nel 1771 fu composta un'apposita deputazione da Nicolò De Mari, Francesco Maria Doria e il governatore di Savona per discutere di altre misure atte a risollevare il secondo porto del Dominio. La carica di governatore, in particolare, fu ricoperta da Giovanni Battista Grimaldi, futuro esponente di spicco dell'illuminismo genovese<sup>25</sup>. Tornato a Genova il 10 agosto 1772, Grimaldi presentò alla Deputazione un saggio sui rimedi per risollevare la città di Savona, con numerose proposte e idee in tutti gli ambiti dell'amministrazione cittadina<sup>26</sup>. Tra le riforme del sistema daziario si chiese inevitabilmente, ancora una volta, di organizzare un ben

---

<sup>22</sup> ASG, *Antica Finanza, Portofranco*, n. 1228, 24 giugno 1729; 4 luglio 1729.

<sup>23</sup> ASG, *Antica Finanza, Portofranco*, n. 1013, 8 novembre 1751.

<sup>24</sup> ASG, *Antica Finanza, Portofranco*, n. 1217, 1752.

<sup>25</sup> Cfr. Salvatore Rotta, *Idee di riforma nella Genova settecentesca e la diffusione del pensiero di Montesquieu*, in «Il movimento operaio e socialista in Liguria», n. VII, 1961, pp. 205-284 (in partic. pp. 245-248).

<sup>26</sup> Il saggio è interamente riprodotto in Giovanni Assereto, *La Repubblica e le riforme. Genova e Savona nella seconda metà del Settecento*, in «Materiali per una storia della cultura giuridica», n. XXXII, 2002, pp. 325-362 (in particolare pp. 343-362).

inteso regime di porto franco, con il quale si sarebbe ottenuto il risultato di «avere ravvivata una città, che senza il richiesto opportuno sussidio si vede assolutamente perduta».

I lavori della Deputazione non proseguirono oltre, in quanto si disse che era inutile avanzare progetti senza prima rimettere in piena operatività il porto savonese, spesso impraticabile. Tuttavia mancavano i fondi per questa operazione, così che la situazione restò bloccata. Le ristrettezze di un bilancio pubblico che non si volle modificare, gli interessi intangibili di San Giorgio, i privilegi fiscali del patriziato locale e quelli economici della Dominante resero inconseguenti molti progetti simili.

### 8.2 Marsiglia, un problema di “scala”: la concorrenza regionale

Anche per Marsiglia l’istituzione della franchigia portuale venne vista, dal resto del Regno, come la concessione di un monopolio che privilegiava un singolo scalo a danno degli altri<sup>27</sup>. La questione fu evidente fin dalla concorrenza con gli altri porti della regione per ottenere il porto franco e i vantaggi che questo comportava nel commercio con il Levante. Già dal 1659 gli *échevins* di Tolone, porto vicino e a lungo rivale del commercio marsigliese, chiesero la concessione di alcune esenzioni sui traffici portuali in modo da stimolare i commerci e popolare la città<sup>28</sup>. Si raggiunse un accordo con il Presidente del Parlamento di Provenza, il primo giugno, in base al quale il porto sarebbe stato sollevato da pagamenti come quello della *Traite Foraine*, delle *épiceries* e *drogueries*. Non si poteva ancora parlare di porto franco, ma fu un esempio della capacità dei rappresentanti locali di uno scalo minore in una regione di inserirsi nei circuiti di commercio maggiori, sfruttando anche la precarietà della situazione marsigliese in quel momento.

A questa prima franchigia i mercanti marsigliesi risposero, tramite un memoriale firmato da André Chieuse, per annunciare che avrebbero messo in atto un vero e proprio boicottaggio dei commerci vicini<sup>29</sup>. Questo piano consistette in:

- Non partecipare in nessun affare con i colleghi di Tolone.
- I capitani di imbarcazioni non avrebbero fatto sosta nel porto rivale.
- Nessuno avrebbe concesso del credito o delle lettere di cambio ai mercanti tolonesi.
- Nessuna assicurazione sarebbe stata stipulata.
- Nessun certificato di arrivo o di partenza da parte dei notai.

---

<sup>27</sup> Cfr. Junko Thérèse Takeda, *French absolutism, marseillais civic humanism, and the languages of public good*, in «The Historical Journal», n. 49/3, 2006, pp. 707-734; Henry C. Clark, *Commerce, the Virtues and the Public Sphere in Early Seventeenth-Century France*, in «French Historical Studies», vol. 21/3, 1998, pp. 415-440.

<sup>28</sup> Cfr. Michel Vergé-Franceschi, *Toulon, port royal 1481-1789*, Parigi, Tallandier, 2002.

<sup>29</sup> ACCIMP, D 30, *Franchise de Toulon*, 26 juin 1659.

- Nessun acquisto a Tolone di tessuti, droghe o seta.
- La proibizione degli arrivi di navi veniva estesa anche a Nizza e Villafranca, probabilmente in rapporti migliori con l'altro scalo provenzale.
- Infine, nessun mercante marsigliese avrebbe ricevuto stoffe o sete a lui indirizzate se fossero giunte a Tolone.

Non si hanno ulteriori notizie della messa in atto di queste misure da parte dei mercanti marsigliesi. La Fronda probabilmente impedì di applicare tutte queste misure, che furono poi tralasciate in seguito al cambio di regime e ai profondi mutamenti che coinvolsero la città. Nel 1664 un ulteriore passo avanti nella concessione di franchigie sul territorio nazionale fu l'editto con il quale si ordinò l'apertura di una serie di *entrepôts*, depositi franchi, in alcuni porti del Regno<sup>30</sup>. L'esempio furono proprio le franchigie medievali della città di Marsiglia, dove «tous les Francois avoient la liberté de trafiquer en Levant»<sup>31</sup>. L'editto tuttavia riguardò solo i porti del versante oceanico; gli *échevins* tolonesi ne approfittarono per chiedere l'estensione di questo sistema al proprio scalo così che: «celuy qui se fait à Gennes, à Venise et à Livourne retournera insesiblement sur les cotes de Provence»<sup>32</sup>.

Secondo questo progetto il porto di Tolone, scelto dal sovrano come sede delle galere regie, era il più adatto, ragion per cui andava preferito anche rispetto a Marsiglia. Nel 1669 un altro *mémoire*, stavolta inviato a Colbert da parte di un mercante di Tolone, Joseph Geoffroy, cercò di esaltare i vantaggi portati dall'istituzione di un porto franco, che il re decidesse di farlo nella sola Marsiglia o in tutta la Provenza<sup>33</sup>. Nel suo *mémoire* Geoffroy confidava che il porto franco potesse dirottare i tre quarti delle imbarcazioni dirette a Livorno e Genova passanti vicino alle coste provenzali. L'approdo in Provenza sarebbe risultato il più comodo rispetto agli altri porti tirrenici.

Nonostante la concessione della franchigia e del monopolio dei commerci con il Levante alla sola Marsiglia, i memoriali da parte di Tolone continuarono per tutto il XVII e il primo ventennio del XVIII secolo. Le richieste si ripetevano molto simili: esonero dal 20%, possibilità di svolgere attracco e quarantena senza arrivare a Marsiglia, ma anche attacchi dei mercanti di sapone e coltivatori di oliveti locali che criticarono la franchigia marsigliese con la quale arrivavano enormi quantità di olii di qualità più scadente<sup>34</sup>.

<sup>30</sup> In particolare vennero concessi *entrepôt* a La Rochelle, Ingrandes, le Havre, Rouen, Dieppe, Calais, Abbeville, Amiens, Guise, Troye, Saint Jean de Losne. Cfr. Pierres Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, vol. II, IIe partie, *Industrie, commerce*, Paris, Imprimerie impériale, 1863, pp. 787-795.

<sup>31</sup> Cfr. Zarb, *Les privilèges de Marseille*, cit.

<sup>32</sup> ACCIMP, D 30, *Franchise de Toulon*, 1664.

<sup>33</sup> In un primo momento, nel 1667, lo stesso mercante scrisse un memoriale per la sola Tolone. Cfr. ACCIMP, D 23, *Franchise du port, mémoire* senza data (1669).

<sup>34</sup> ACCIMP, D 30, *Franchise de Toulon*, 1685-1717. Il memoriale dei saponieri è del 31 luglio 1692.

Aumentando la scala da cui osservare le reazioni alla franchigia marsigliese, lo scontro successivo fu nei confronti della vicina provincia della Linguadoca: il monopolio marsigliese costituì un argomento costante di contesa fino alla caduta dell'Antico Regime<sup>35</sup>. Il litorale della regione era stato colonizzato da capitani e costruttori di navi provenienti in gran parte dalla Liguria o dalla Provenza tra XVII e XVIII secolo: esso costituiva una riserva di imbarcazioni, uomini e merci con cui animare gli scambi. Non solo Sète o Agde, ma anche Narbonne e Sigean, Gruissan, Vendres, Sérignan, Frontignan, Villeneuve-les-Maguelones fornivano personale marinaro e imbarcazioni<sup>36</sup>.

La produzione delle manifatture della Linguadoca dipendeva strettamente dalla capacità di esportazione dei prodotti nel mercato levantino, che a sua volta dipendeva dai cicli del commercio marsigliese. L'equilibrio che ne derivava, dopo il fallimento delle compagnie di commercio promosse da Colbert e dai banchieri-speculatori di Parigi o di Lione, si basò sul rispetto dell'editto del 20%. Nel 1681 la Camera di Commercio ottenne di poter piazzare i propri riscossori anche nei porti delle altre regioni francesi. Ad esempio, da questa data è presente la corrispondenza precisa di Pierre Delaye, il primo inviato della Camera a Sète<sup>37</sup>.

Dopo il fallimento degli attacchi alla franchigia nelle sedute del Consiglio di Commercio, di cui si tratta nelle prossime pagine, aumentò la richiesta di porti franchi analoghi a quello marsigliese<sup>38</sup>. In particolare, nel 1713 il *syndic général* della provincia di Sète presentò al Controllore Generale un memoriale dei mercanti cittadini che chiesero «la meme franchise qui a été accordé au Port de Marseille»<sup>39</sup>. Oltre a questa città, la questione dei porti franchi continuò ad essere discussa in tutti i principali centri marittimi del Regno e nei consigli regi. Nel 1761 il Controllore Generale Bertin difese questo sistema:

Les villes et les ports francs tels que Strasbourg, Dunkerque, Bayonne et Marseille, ont joui de différents degrés de franchise qui leur ont été conservés [...] on conservait une pareille franchise à la ville de

---

<sup>35</sup> Cfr. Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIIe siècle*, cit. pp. 164-168 ; Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII siècle*, cit., pp. 77-104 ; Rambert, *Histoire du commerce d Marseille*, vol. IV, cit., pp. 204-228.

<sup>36</sup> Cfr. Louis Dermigny, *Naissance et croissance d'un port. Sète de 1666 à 1880*, Montpellier, Institut d'Etudes Economiques, maritimes et commerciales de la ville de Sete, 1955 ; Louis Dermigny, *A propos du port franc de Marseille: armement languedocien et trafic du Levant et de Barbarie (1681-1795). 2ème partie*, in «Provence Historique», n. 23, vol. 6, 1956, pp. 53-81 ; Jean-Claude Gausse, *La flotte d'Agde et son activité de 1666 à 1720*, in «Annales du Midi: revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale», n. 95/162, 1983, pp. 135-157.

<sup>37</sup> ACCIMP, C 539, *Correspondance de Pierre Dlaye*, (1681-1687).

<sup>38</sup> Cfr. ACCIMP, D 30, *Franchise de Toulon* ; D 31, *Franchise de Cette, Lorient, Dunkerque, Strasbourg* ; D 32, *Franchise de Saint Malo* ; Strasbourg, nonostante fosse una città dell'interno, per la sua posizione al confine si considerava «jouir du bénéfice du Port Franc», come scritto in una relazione del decano dei mercanti locali Drekhem, 18 settembre 1783.

<sup>39</sup> ACCIMP, D 31, *Franchise de Cette, Lorient, Dunkerque, Strasbourg*, 1713.

Strasbourg, il y aurait aux quatre coins de la France quatre entrepôts généraux [...] peuplées de négociants habile et grands spéculateurs, auraient toujours leurs magasins assortis de richesses de tout le monde<sup>40</sup>.

### 8.3 *Il Conseil du Commerce*

L'impossibilità di ottenere la revoca o una deroga dello statuto marsigliese da parte delle altre comunità regnicole con interessi nel Levante portò alla messa in discussione della franchigia tramite la creazione del *Conseil du Commerce*, avvenuta ufficialmente con decreto regio del 29 giugno 1700<sup>41</sup>. Il dibattito serrato sui porti franchi sarebbe durato per tre anni.

Il Consiglio del Commercio fu istituito a Parigi per volontà di Luigi XIV. A seguito del trattato di Ryswick del 1697 la Francia stava vivendo un breve momento di pace, interrotto solo pochi mesi dopo dallo scoppio della guerra di successione spagnola. L'ordinanza per l'istituzione di un nuovo consiglio può essere vista come il tentativo della monarchia di stimolare una ripresa economica del Regno.

Un primo progetto era già stato tentato durante il regno di Enrico IV<sup>42</sup>. Un altro consiglio del commercio, più simile a quello qui preso in esame, fu creato da Colbert nel 1664, con l'autorità per emanare decreti in ambito commerciale<sup>43</sup>. Presieduto dal sovrano, questo organismo per la direzione della politica commerciale dell'intero Regno comprendeva un cancelliere, il segretario di Stato per gli Affari Esteri, il segretario di Stato per la Guerra e tre consiglieri del Consiglio delle Finanze. A costoro furono affiancati tre uomini d'affari scelti dal re dietro presentazione da parte dei mercanti delle principali città commerciali della Francia. Anche se nei primi anni di vita del consiglio è stata documentata un'ampia attività in ambito legislativo, a partire dagli anni '70 del XVII secolo il suo ruolo si eclissò velocemente a seguito del potenziamento del Consiglio delle Finanze e del Consiglio di Stato. Dopo il 1676 non rimangono tracce di ulteriori attività<sup>44</sup>.

Il nuovo consiglio si configurò invece come una sezione specifica del consiglio del re, con funzione consultativa riguardo le varie questioni relative al commercio e alle manifatture. Al vertice venne posto Henri d'Aguesseau, Consigliere di Stato più anziano e membro del Consiglio delle Finanze. Altri membri furono Camille Chamillart e Jerome de Pontchartrain<sup>45</sup>, rispettivamente

---

<sup>40</sup> Masson, *Ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui*, cit., pp. 143-144.

<sup>41</sup> *Arrêt du Conseil du Roi portant Etablissement d'un Conseil du Commerce du 29 juin 1700*, British Library, 1700, digitalizzato il 26 febbraio 2016 ; Pierre Bonassieux, *Conseil de Commerce et Bureau de Commerce (1700-1791)*, Genève, Mégariotis Reprints, 1979.

<sup>42</sup> Joseph Fournier, *La chambre de commerce de Marseille et ses représentants permanents à Paris*, Marseille, Barlatier, 1920, pp. 25-27.

<sup>43</sup> Thomas Schaeper, *The French council of commerce, 1700-1715*, tesi di Laurea, Ohio University, 1977.

<sup>44</sup> Charles W. Cole, *Colbert and a century of French mercantilism*, 1939, Columbia, Columbia University, p. 359.

<sup>45</sup> Succeduto al padre Louis II Phélypeaux nel 1699, cfr. Charles Frostin, *Les Pontchartrain ministres de Louis XIV*, Rennes, Presse Universitaires de Rennes, 2006. Su Chamillart cfr. Emmanuel Pénicaut, *Faveur et pouvoir au tournant*

Controllore Generale delle Finanze e Segretario della Marina. Inoltre, completarono il quadro degli ufficiali regi responsabili di tale istituzione il Consigliere di Stato Michel Amelot e due *Maîtres de Requetes* incaricati di stilare i rapporti, Francois-Joseph d'Ernothon e Nicolas-Prosper Bauyn d'Angervilliers, oltre a un segretario<sup>46</sup>.

Dovevano essere nominati dodici deputati del commercio, negozianti rispettabili e con esperienza, due parigini scelti dal re e i restanti dalle singole città commerciali francesi: Rouen, Bordeaux, Lione, Marsiglia, La-Rochelle, Bayonne, Nantes, Saint-Malo, Lille, Dunkerque<sup>47</sup>. Due *fermiers* designati dal Controllore Generale, quando richiesto, potevano assistere alle sedute.

La Camera di Commercio fu invitata a selezionare un rappresentante per dimostrare e sostenere che la franchigia era compatibile con il *bien public* e che i privilegi accordati a una singola città potevano fare il bene di un'intera nazione. Nelle discussioni tra i deputati del Consiglio si sfruttarono motivazioni ricorrenti, come l'accusa verso le franchigie di essere portatrici di una ricchezza fasulla per la città beneficiaria che in realtà si sarebbe concentrata nelle mani di pochi stranieri senza produrre vantaggi per l'entroterra.

I dibattiti fondarono a livello retorico e teorico le argomentazioni future sulle franchigie, oltre al tema più generale della sopravvivenza dei privilegi nelle città di Età moderna del XVIII secolo. Thomas Schaeper ha definito il dibattito sul porto franco nel Consiglio di Commercio come «the most successful and resourceful lobbying campaigns in early modern French history»<sup>48</sup>.

In prima linea contro Marsiglia si schierarono i già citati porti di Ponente, costretti al contrabbando per sfuggire al monopolio del commercio con il Levante. Già dal 1686 de Lagny, segretario del Consiglio del re e intendente del Commercio, scrisse alla Camera per informarla di come «toutes les villes du Ponant se soulèvent en disant que pour l'avantage d'une seule ville, on oste la liberté du commerce du reste du Royaume»<sup>49</sup>. A loro si aggiunse la città portuale di Dunkerque. Anch'essa porto franco dal 1666, non mirava tanto all'abolizione della franchigia di Marsiglia quanto a quella della tassa del 20% sui prodotti del Levante: un indizio dell'importanza di tale traffico anche per questi porti, nonostante le maggiori distanze<sup>50</sup>.

Inoltre, a seguito del trattato di Nimega del 1678 con il quale la Francia acquisì la Franca Contea e parte delle Fiandre spagnole, anche da queste nuove città si aggiunsero proteste contro il

---

*du Grand Siècle. Michel Chamillart. Ministre et secrétaire d'Etat de la Guerre de Louis XIV*, Parigi, Ecole des Chartes, 2004.

<sup>46</sup> Schaeper, *The French council of commerce*, cit., p. 37.

<sup>47</sup> Simon Reboulet, *Histoire du règne de Louis XIV surnommé le Grand, roy de France*, Paris, Francois Girard, 1744, p. 593.

<sup>48</sup> Thomas Schaeper, *Government and business in early Eighteen-Century France*, in «Journal of European Economic History», n. 17.3, 1988, p. 540.

<sup>49</sup> ACCIMP, B 101, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 7 octobre 1686.

<sup>50</sup> Cfr. Christian Pfister-Langanay, *De la Manche à la Méditerranée: la navigation du royaume de France (1781-1791)*, in «Revue d'Histoire Maritime», n. 13, 2011, pp. 101-117.

monopolio del commercio di Marsiglia, imposto loro a seguito dell'occupazione<sup>51</sup>. Gli attacchi si accumularono nel corso degli anni che precedettero la creazione del Consiglio del Commercio mentre i marsigliesi, citando le parole di Rambert, restarono «persuadé que le rétablissement du port franc était pour eux une question de vie ou de mort»<sup>52</sup>.

Il 28 luglio 1700 Le Guay, segretario dell'Intendenza di Provenza, mandò alla Camera di Commercio una copia dell'ordinanza del 29 giugno e la raccomandazione di scegliere un deputato che avesse «la capacité, du génie et de la conduite [...] afin que je sois en état de rendre compte à sa Majesté»<sup>53</sup>.

La Camera si riunì il 6 settembre convocando i principali negozianti cittadini, in totale 103 individui. Nel corso delle riunioni vennero selezionati 12 negozianti tra cui scegliere il proprio rappresentante. Tutta l'operazione fu gestita da Rochefort, primo *échevin*: ogni negoziante nominò altri 12 colleghi come possibili deputati, facendo emergere i principali nomi della «aristocrazia del commercio» locale<sup>54</sup>. La scelta della città di Marsiglia ricadde su Joseph Fabre, figlio del notaio Jourdan Fabre e a sua volta affermato *négociant* con esperienza come banchiere, armatore, industriale, agente diplomatico, tesoriere, ex direttore della Compagnia del Mediterraneo e dei consolati francesi nel Mediterraneo<sup>55</sup>.

In un primo momento Fabre, già sessantaseienne, cercò di rinunciare all'incarico giustificando la propria impossibilità ad andare a Parigi con il pretesto di una salute altalenante<sup>56</sup>. Aveva addirittura contattato privatamente Chamillart perché questi chiedesse alla Camera di nominare un sostituto<sup>57</sup>. Tuttavia, in seguito all'insistenza dei suoi concittadini, decise di partire per Parigi e svolgere l'incarico affidatogli<sup>58</sup>. Scrisse una lettera dove si dichiarò persuaso a:

faire ce voyage avec honneur et qu'il est obligé de quitter ses importants affaires, pour le service du Roy et pour le public, et même, attendu son âge et ses incommodités, d'y mener son épouse pour avoir soin de

---

<sup>51</sup> ACCIMP, B 101, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 28 septembre 1686 ; cfr. Georges Saint-Yves, *Les pertes du commerce de Marseille, de la rupture de la paix de Nimègue à la paix de Ryswick (1688-1698)*, in «Bulletin de Géographie Historique et Descriptive», n. 2, 1896, pp. 205-246.

<sup>52</sup> Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, vol. IV, cit., p. 218.

<sup>53</sup> Joseph Fournier, *La Chambre de Commerce de Marseille et ses représentants permanents à Paris*, Marseille, Barlatier, 1920, p. 35.

<sup>54</sup> Tra i nomi proposti figuravano quelli di François Borely, Félix David, Ignace Simon, Jean Rimbaud, François Gratian. ACCIMP, B 3, *Délibérations de la Chambre de Commerce*, ff. 129v.-131v.

<sup>55</sup> Takeda, *Between Crown and Commerce*, cit., p. 44. Cfr. André Conquet, *Joseph Fabre*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 125, 1981, pp. 64-77 ; Jean Reynaud, *Joseph Fabre et la naissance des industries de la faïence et de la soie*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 9, 1950, pp. 33-40 ; per l'attività di Fabre come deputato cfr. ACCIMP, A 17, *Joseph Fabre (1700-1705)*.

<sup>56</sup> ACCIMP, A 17, *Joseph Fabre (1700-1705)*, 22 novembre 1700.

<sup>57</sup> ACCIMP, A 17, *Joseph Fabre (1700-1705)*, 2 décembre 1700.

<sup>58</sup> O almeno questa è la motivazione indicata da Joseph Fournier. Nei documenti non è specificata la ragione di questo convincimento, si sarebbe anche potuto trattare di un espediente per ottenere migliori condizioni di viaggio e soggiorno, come poi avvenne. Cfr. Fournier, *La chambre de commerce de Marseille et ses représentants permanents à Paris*, cit., p. 46.

la conservation de sa santé, et avoir les voitures nécessaires pendant son séjour à Paris et voyages, d'autant mieux qu'il ne peut pas même marcher qu'avec peine<sup>59</sup>.

A questo prestigioso deputato, encomiato da Schaeper, la Camera di Commercio di Marsiglia affidò la sopravvivenza del suo tanto desiderato porto franco. In vista di questa importante missione furono redatte delle precise istruzioni per Fabre, scritte sotto forma di memoriali che trattassero ogni questione dibattuta. Queste istruzioni, ben 445 pagine, rappresentarono il riassunto delle condizioni del commercio marsigliese all'inizio del XVIII secolo, almeno secondo i loro redattori. I punti che il deputato sarebbe stato chiamato a mettere in causa e argomentare riguardarono<sup>60</sup>:

- La tassa sugli zuccheri introdotta il 25 aprile 1690.
- La tassa sul caffè del 12 maggio 1693.
- I divieti riguardo le stoffe di lana, cotone, seta.
- L'obbligo, introdotto il 20 aprile 1700, di introdurre il filato di seta e lana per gli stranieri solo da Calais e St.Valery.
- Il monopolio, concesso a Jacques Deshayes il 3 ottobre 1699, di vendere polvere e palle di piombo.
- Lo spostamento dei banchi di riscossione ai confini del territorio cittadino.
- Il ritorno a usare come unità di misura del peso il *poids de marc* invece del *poids de table*, usato soprattutto in Linguadoca<sup>61</sup>.
- Far rispettare il monopolio marsigliese sulla seta e tessuti del Levante e dell'Italia ai porti delle Fiandre francesi e a Tours, per difendere il commercio nazionale.
- Invalidare la richieste di alcune città del Regno di fare il commercio del Levante direttamente.
- Le richieste delle città di Ponente di portare direttamente olii dal Levante.
- La richiesta della Linguadoca di commerciare direttamente con il Levante.
- L'abolizione dei nuovi banchi di riscossione portati in città con la tariffa del 29 maggio 1699.
- La diminuzione delle tariffe sui drappi di lana e i materiali grezzi per contrastare la concorrenza inglese e olandese.
- La franchigia della via di terra e dal Rodano verso Ginevra, nonostante le proteste di Lione.

---

<sup>59</sup> ACCIMP, B 5, *Délibérations de la Chambre du Commerce*, 4 décembre 1700.

<sup>60</sup> ACCIMP, B 152, *Instructions données à Joseph Fabre*, 1700-1703.

<sup>61</sup> Paul Guilhaumez, *Remarques diverses sur les poids et mesures du Moyen Âge*, in *Bibliothèque de l'école des chartes*, 1919, vol. 80. pp. 5-100.



- La proibizione di introdurre tele di cotone del Levante, che costringe gli scali del Levante, in particolare Aleppo, a commerciare con Livorno piuttosto che con Marsiglia.

A ognuno di questi temi la Camera associò dei memoriali precisi con le argomentazioni a favore del caso marsigliese, per aiutare il suo deputato nell'incarico. Nonostante la molteplicità dei punti in questione si trattò fondamentalmente di chiedere la restaurazione di due privilegi: lo statuto di porto franco e la conferma del monopolio dei commerci con il Levante.

Da questi documenti emerge tutta l'importanza che i negozianti di Marsiglia davano ai loro privilegi. Strumenti non solo per rivaleggiare con i porti franchi di Livorno e Genova, sempre pronti ad approfittare di un rialzo delle tariffe per imporsi sul mercato mediterraneo a danno dei marsigliesi, ma necessari anche per contrastare i commerci inglesi e olandesi.

In questo caso si trattò soprattutto di un confronto interno, dove bisognava giustificare la condizione di Marsiglia anche da un punto di vista ideologico. Gli avversari erano gli altri porti francesi e soprattutto, avversario principale della franchigia, gli esattori regi che cercavano sempre di «tiranniser les marchands quand il peuvent»<sup>62</sup>. Da qui l'importanza di nominare un rappresentante notevole come Fabre, anziano e rispettato che, in parte ricorrendo alla semplice corruzione, in parte alla retorica, potesse riportare la situazione ai tempi dell'editto del 1669.

Il deputato di Marsiglia arrivò a Parigi il 19 gennaio 1701 su una carrozza con i colori cittadini, per svolgere il difficile incarico affidatogli. Fu presentato al cospetto del re dallo stesso Pontchartrain il che, come fece notare Blondel, banchiere e agente della Camera nella capitale, «est très considérable pour la ville de Marseille et doit vous faire beaucoup de plaisir par rapport à l'approbation qu'elle donne au bon choix que vous avez fait»<sup>63</sup>. Una volta arrivato a Parigi, come è stato fatto notare con un certo stupore da Gaston Rambert e Junko Thérèse Takeda, il comportamento di Fabre cambiò improvvisamente. Che le lettere fossero rivolte ai rappresentanti cittadini o al segretario di Stato Pontchartrain, il tono divenne quello di un diplomatico di professione impegnato in una missione delicata per cercare di guadagnare il favore di un consiglio regio in parte ostile<sup>64</sup>.

Le sedute del Consiglio si tenevano tre volte a settimana, di solito in casa di d'Aguesseau e con la partecipazione di solo una parte degli ufficiali regi. Negli altri giorni Fabre si recava spesso di persona da Chamillart o Pontchartrain per argomentare su alcuni punti particolari e discutere in

---

<sup>62</sup> ACCIMP, B 153, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 26 avril 1701.

<sup>63</sup> ACCIMP, B 268, *Correspondance passive de la Chambre*, 27 février 1701.

<sup>64</sup> Cfr. Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, vol. IV, cit., 1954, p. 220; Takeda, *Marseille Between Crown and Commerce*, cit., p. 46.

privato della situazione di Marsiglia<sup>65</sup>. Nelle lettere si lamentava spesso di dover correre «comme un lévrier partout pour tâcher de prévenir ceux qui se sont dont le nombre est bien grande»<sup>66</sup>.

Dopo tre anni di discussioni, nel corso delle quali il Consiglio affrontò anche altri argomenti, si arrivò alla formulazione dell'editto del 1703 che ristabilì quasi integralmente la franchigia di Marsiglia. Tale risultato fu possibile grazie anche all'idea di porto franco che si riuscì a veicolare nel corso delle sedute. Fin dal primo momento il deputato, cioè la Camera attraverso di lui, promosse il nesso tra franchigia portuale e bene della Francia e del Regno. Nell'ottobre del 1701 Fabre inviò alla Camera un lungo memoriale riassuntivo della situazione del porto franco di Marsiglia<sup>67</sup>.

In questo documento spiegò come il commercio cittadino sarebbe stato rovinato per sempre se non fosse stata rimessa in vigore la franchigia del 1669. Nella situazione attuale si lasciavano arricchire l'Italia, in particolare Livorno, ma anche l'Olanda e l'Inghilterra, dove ogni anno arrivavano tra le 10 e 12 milioni di balle di stoffe e sete francesi.

I delegati delle città di Ponente potevano contare sul sostegno del segretario di Stato Rouillé e di d'Angervilliers contro Marsiglia, mentre quest'ultima poteva disporre del favore di Amelot e d'Aguesseau. Fabre inoltre cercò di conquistare in tutti i modi, spesso ricorrendo a ingenti doni, il favore degli altri membri del Consiglio e degli esattori regi. I rapporti alla Camera di Commercio furono continui, il deputato riferì con una cadenza quasi giornaliera la propria attività nel Consiglio e le difficoltà incontrate<sup>68</sup>. In questo compito poté disporre dell'aiuto di due segretari, di cui un copista, al quale avrebbe confidato come: «j'auray seulement la dimanche libre auquel il me faudra écrire plus que saint Augustin»<sup>69</sup>.

Dal momento stesso del suo insediamento, Fabre chiese il ristabilimento integrale della franchigia ottenendo, nel 1701 e 1702, delle prime ordinanze che portarono parziale rimedio alle recenti misure contrarie. I riscossori generali delle imposte rimanevano il principale avversario, oltre ai deputati delle città di Rouen, Dunkerque, Nantes, Bordeaux e Bayonne, contrari soprattutto ai privilegi di Marsiglia per il commercio con il Levante.

Padroneggiando il suo ruolo, Fabre riuscì a svolgere una doppia funzione. Da una parte, in quanto deputato del consiglio voluto dal sovrano, lui stesso si definì membro del governo regio e consigliere del Controllore Generale. In questo ruolo il delegato si presentò come imparziale difensore degli interessi economici francesi, rimarcando come il porto franco fosse una misura

---

<sup>65</sup> ACCIMP, B 153, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 31 janvier 1701 ; ACCIMP, B 153, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 16 juin 1701.

<sup>66</sup> ACCIMP, B 154, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 13 septembre 1701.

<sup>67</sup> ACCIMP, D 25, *Franchise du port*, 18 octobre 1701.

<sup>68</sup> Cfr. ACCIMP, B 153-157, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 1701-1703.

<sup>69</sup> Fournier, *La chambre de commerce de Marseille et ses représentants permanents à Paris*, cit., p. 49.

essenziale per il benessere del commercio nazionale: «on manquera toujours si on veut rendre tout les provinces uniformes. La différence des situations fait la différence du commerce. [...] Je vous assure qu'on n'est pas sans peine ici, avec tous de gens qui nous sont contraires»<sup>70</sup>.

Tuttavia Fabre rimase, in primo luogo, un rappresentante degli interessi di Marsiglia. Difese con veemenza il modello marsigliese, elevato a perfetto esempio di una città dove il benessere dello Stato coincideva con quello locale. In quasi ogni lettera alla Camera fu fatta presente l'opposizione degli altri deputati e il lavoro costante di Fabre, che propose a Chamillart una prima franchigia parziale, anche solo per pochi articoli come la seta, per dimostrare poi come la diminuzione delle tariffe avrebbe portato un maggiore consumo e ricchezza a danno dei rivali inglesi<sup>71</sup>. Un altro argomento utilizzato dal deputato marsigliese fu la critica serrata alle motivazioni degli avversari.

Fino al 1705 questo scontro con i deputati ponentini continuò a impegnare numerose sedute del Consiglio, al quale furono sottoposti i memoriali di entrambe le parti. In alcuni di questi, stilati dagli accusatori della franchigia marsigliese nel 1701, i deputati di Rouen, Dunkerque, Nantes, Bordeaux e Bayonne protestarono contro i privilegi di Marsiglia. Le accuse più forti vennero dal deputato di Nantes, Des Cazeau du Halley. Tra le ragioni per l'abolizione del porto franco e del monopolio marsigliese vi fu la motivazione che questo non creava una vera ricchezza, come dimostravano alcune bancherotte del 1699. Inoltre Marsiglia era ritenuta responsabile di vendere le mercanzie del Levante alle città di Ponente ad un prezzo più alto degli stranieri, dai quali Nantes non poteva comprare merci neanche in cambio del pagamento del 20%.

Il memoriale si concluse con la richiesta di comprare merce levantina pagando il 20% ad valorem solo qualora i prezzi di Marsiglia fossero troppo alti e con la richiesta di annullamento del monopolio marsigliese: «parce que, le faisant, les Marseillais pourraient s'appliquer à la navigation et à l'établissement de nos colonies, qui nous étaient d'une plus grande utilité sans comparaison»<sup>72</sup>. A Fabre spettò rispondere punto su punto a queste accuse. Sostenne che le città di Ponente non avessero mai tentato il commercio di Levante anche se, prima dell'editto del 1669, ne avevano avuto la possibilità. L'unico risultato invece che si sarebbe ottenuto con l'abolizione del monopolio marsigliese sarebbe stato di riempire la Francia con mercanzie portate dall'Inghilterra e dall'Olanda<sup>73</sup>. Secondo le accuse contrarie, invece, era proprio il porto franco a rappresentare uno strumento che arricchiva gli altri paesi creando una fuoriuscita incontrollata di oro e argento.

Il deputato giustificò le spese maggiori dei prodotti provenienti da Marsiglia poiché permettevano, attraverso il porto, di far arrivare merci di qualità dal Levante indispensabili al

---

<sup>70</sup> ACCIMP, B 153, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 26 avril 1701.

<sup>71</sup> ACCIMP, B 154, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 16 juillet 1701.

<sup>72</sup> BNF, *Départements des Manuscrits*, 18597, f. 25-56, 1701.

<sup>73</sup> BNF, *Départements des Manuscrits*, 16909, f. 26-33, 16 juin 1701.

commercio del Regno<sup>74</sup>. Non solo, l'accusa di fare i propri interessi a danno del benessere comune fu rivolta contro gli esattori stessi e le città che chiedevano l'abolizione dei privilegi. La presenza di barriere doganali rigide e di controlli sugli stranieri e sulle merci avrebbe generato il fiorire del contrabbando di cui beneficiavano, secondo i rapporti di alcuni agenti segreti dello stesso Fabre non meglio specificati, gli esattori corrotti<sup>75</sup>. Le accuse comunemente rivolte ai porti franchi furono riutilizzate contro gli stessi accusatori, di cui denunciò come avrebbero preferito il loro interesse particolare al beneficio pubblico portato da questa istituzione<sup>76</sup>, «parce que ceux qui sont opposés à notre sentiment sont des diables»<sup>77</sup>.

Fabre argomentò che permettere il commercio universale e diretto con il Levante avrebbe causato un'eccedenza di prodotti e un deficit nella bilancia commerciale con danno per tutto il paese<sup>78</sup>. Fece inoltre notare come l'articolo 9 del trattato di Riswick riconoscesse il diritto agli olandesi di portare merci del Levante in Francia alle stesse condizioni dei sudditi francesi, di conseguenza gli olandesi avrebbero fatto tutto il commercio con i porti di Ponente se si fosse abolito il monopolio<sup>79</sup>.

Sia Fabre che i suoi avversari ricorsero a concetti come il bene comune, la libertà di commercio e la ricchezza del Regno per difendere interessi discordanti e opposti, mentre ognuno intendeva questi termini piuttosto come il mantenimento o il ripristino dei privilegi locali. Il deputato di Marsiglia parlò di interesse generale e libertà ma si opponeva a leggi generali e a una libertà assoluta, mentre il Consiglio del Commercio aveva come obiettivo quello di riformare le leggi del paese e cercare di uniformarle tra loro. Fabre stesso confidò alla Camera come non potesse chiedere direttamente dei vantaggi per Marsiglia ma fosse costretto a difendere il porto franco e il monopolio con il Levante facendo ricorso a discorsi sul bene dello Stato, o il Consiglio non avrebbe concesso nulla<sup>80</sup>. Gli scontri sul porto franco non si fermarono con l'ordinanza regia del 1703. Ancora nel 1713 è possibile leggere la richiesta di d'Aguesseau riguardo le varie norme che regolavano il porto franco di Marsiglia, per poter rispondere a delle non meglio specificate accuse portate dal deputato di Saint Malo<sup>81</sup>.

---

<sup>74</sup> ACCIMP, B 154, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 8 octobre 1701.

<sup>75</sup> ACCIMP, B 153, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 12 fevrier 1701 ; 15 fevrier 1701.

<sup>76</sup> ACCIMP, B 154, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 23 juin 1701, 13 septembre 1701.

<sup>77</sup> ACCIMP, B 154, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 23 juillet 1701.

<sup>78</sup> ACCIMP, B 153, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 21 mai 1701.

<sup>79</sup> Masson, *Histoire du commerce au XVII siècle*, cit., p. 314.

<sup>80</sup> ACCIMP, B 156, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 8 juin 1702.

<sup>81</sup> ACCIMP, D 25, *Franchise du port*, 30 mars 1713. Cfr. André Lespagnol, *Saint-Malo, les Malouins et Marseille. Une relation particulière*, in *La mer en partage. Sociétés littorales et économies maritimes, XVIe-XXe siècle*, a cura di Xavier Daumalin, Daniel Faget e Olivier Raveux, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, 2016, pp. 181-193.

La difesa dell'utilità del porto franco per il Regno servì a negare il fatto che si trattasse di un privilegio. Forse questi continui discorsi apparentemente a favore del pubblico determinarono il malcontento con cui Fabre venne visto da una parte dei suoi colleghi marsigliesi. In città erano presenti degli avversari che lo accusarono di fare i propri interessi personali piuttosto che quelli cittadini, arrivando addirittura a criticarlo per essere troppo repubblicano<sup>82</sup>. Fabre chiese alla Camera di difenderlo, minacciando di lasciare il proprio incarico per tornare a chiedere giustizia da solo<sup>83</sup>. Una testimonianza della posizione alquanto isolata in cui questo deputato si trovò, nonostante l'importante ruolo affidatogli.

Il suo contributo in questo frangente conobbe quasi l'oblio negli anni successivi. Mentre i nomi di Colbert e Luigi XIV vennero ricordati come i brillanti statisti che avevano dato vita al nuovo statuto, nei documenti marsigliesi del XVIII secolo a proposito del Consiglio del Commercio si parlò solo di un generico «deputé de la ville de Marseille». Le possibili cause furono probabilmente il poco favore di cui quest'ultimo godette presso i suoi pari ma anche l'intento della Camera di dare alla discussione un carattere comunitario, senza fare riferimento a figure precise ma piuttosto alla cittadinanza intera, in perfetto stile repubblicano.

Nonostante le accuse, la Camera riuscì a mantenere il suo deputato fino alla fine dell'incarico, nel novembre 1703. Venne sostituito dal fratello Mathieu Fabre, segno di gratitudine verso colui che rappresentò in modo così efficiente gli interessi cittadini. Mathieu si rivelò uno strenuo difensore del porto franco alla pari del fratello Joseph, arrivando a sostenere tale istituzione definendola contraria a ogni privilegio e portatrice di ampie libertà<sup>84</sup>.

Tra il 1701 e il 1702 erano già stati riportati i primi successi, sotto forma di editti che diminuirono le tariffe su diverse merci in uscita, mentre il dibattito continuava incessante<sup>85</sup>. Sebbene da un punto di vista simbolico e culturale sia importante analizzare la retorica adottata da Fabre nella perorazione del porto franco di Marsiglia, un ruolo altrettanto importante per il convincimento dei vari deputati e soprattutto dei ministri regi fu svolto dai frequenti e generosi donativi in denaro che il deputato marsigliese elargì nel corso della sua attività. Nelle lettere era frequente la notazione di queste spese che raggiunsero valori ingenti, circa 8.000 lire all'anno solo per le spese regolari e 23.500 lire per i suoi «agenti segreti»<sup>86</sup>. Questa linea d'azione diede i suoi

---

<sup>82</sup> Nel senso classico del termine, cfr. ACCIMP, B 155, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 27 avril 1702.

<sup>83</sup> ACCIMP, B 155, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 19 janvier 1702.

<sup>84</sup> ACCIMP, B 158-164, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 9 septembre 1708 ; A 18, *Conseil de commerce*, Mathieu Fabre (1703-1716).

<sup>85</sup> Masson, *Histoire du commerce au XVII siècle*, cit., p. 310, editti del : 21 décembre 1701, 12 avril 1702, 9 octobre 1702, 21 juillet 1703, 18 septembre 1703, 16 octobre 1703.

<sup>86</sup> ACCIMP, A 17, *Conseil de Commerce*, 19 novembre 1703. Oltre a questa pensione per il soggiorno parigino erano frequenti le richieste di ulteriori fondi per comprare il favore degli altri membri del consiglio, Cfr : ACCIMP, B 153,

frutti, permettendo a Fabre di «pénétrer par des moyens secrets les véritables intentions que messieurs les fermiers généraux et les députés avaient contre Marseille [...] et sur les maux que leurs prétentions pouvaient faire à l'état»<sup>87</sup>.

In parte grazie a questi donativi, in parte alle proprie capacità retoriche, in parte all'immagine che si riuscì a dare del porto franco e dei privilegi di Marsiglia in quanto vantaggiosi per l'intero Regno, Fabre riuscì nel suo incarico. L'ordinanza del 10 luglio 1703 ristabilì la franchigia del porto di Marsiglia con il monopolio del commercio con il Levante. Si trattò di un ritorno più o meno completo al primo editto del 1669, mentre la città uscì trionfante dallo scontro con gli altri porti francesi che avevano tentato di annullare il suo vantaggioso primato<sup>88</sup>. Il Consiglio del Commercio continuò i suoi lavori fino al 1791, anno della definitiva soppressione, trattando casi specifici così come problemi concernenti il commercio francese in generale. Mi sono voluto soffermare su questo particolare episodio e sulla figura di Joseph Fabre per la loro importanza ai fini della sopravvivenza e del rafforzamento del porto franco di Marsiglia in rivalità con gli altri porti del Regno. Non bisogna tuttavia tralasciare il risorgere continuo, ben oltre l'episodio del rinnovo del 1703, delle polemiche sul "monopolio" marsigliese nel corso delle sedute del Consiglio.

---

*Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 15 mars 1701; ACCIMP, B 154, *Correspondance passive de la Chambre de Commerce*, 24 aout 1701, 30 aout 1701.

<sup>87</sup> ACCIMP, A 17, *Conseil de Commerce*, 11 décembre 1704.

<sup>88</sup> I rapporti con i *fermiers* rimasero difficili in tutto il secolo, cfr. Agnès Barruol, *Délinquance ou contestation? Contrebandiers et agents des Fermes à Marseille (1750-1789)*, in «Provence Historique», n. 149, 1987, pp. 397-409 ; cfr. Yves Jouve, *Les fermes réunies de Marseille (1738-1789)*, Tesi in Dottorato, Aix-en-Provence, Aix-Marseille Université, 1905 ; cfr. ACCIMP, D 27, *Franchise de la ville et du port*, 1756-1761 ; D 28, *Franchise de la ville et du port, fraudes vers la franchise*, 1684-1725 ; D 29, *Franchise de la ville et du port, fraudes vers la franchises*, 1770-1777.

## CONCLUSIONI

Gli studi più autorevoli sulle città europee privilegiarono l'indagine sulle autonomie cittadine all'inizio dell'Età moderna ed esaminarono la loro progressiva limitazione. Questo processo si realizzò attraverso conflitti e contrattazioni incessanti per la definizione degli spazi, delle aree di influenza e dei privilegi<sup>1</sup>. Marsiglia, e così gli altri porti franchi creati tra il XVII e il XVIII secolo, rappresentarono la permanenza o l'introduzione di alcuni sistemi di eccezioni riconosciuti in quanto anomalie e, allo stesso tempo, come esperimenti di successo e fonte di invidiabili ricchezze<sup>2</sup>.

Abbiamo visto che, nonostante le differenze sul piano normativo, le principali questioni sul porto franco si presentarono in modo simile a Genova e a Marsiglia. Le similitudini riscontrate permettono di apprezzare le differenze nei comportamenti delle élites al potere, le quali cercarono di promuovere l'apertura del porto sulle rotte internazionali, soprattutto quelle levantine, mantenendo il commercio saldamente nelle proprie mani. Marsiglia puntò sull'editto del 20% sfruttando la marina nazionale, Genova ricorse a tariffe come quelle del 10% per contrastare l'emporio livornese, ma non poté fare a meno delle flotte straniere. Un percorso simile si verificò poi nei confronti degli stranieri e degli ebrei, esplicitamente invitati nel porto per le reti di contatti di cui disponevano, a condizione però che non concorressero negli affari più importanti.

Dallo sfruttamento di questi editti come strumento per affermarsi a livello regionale e nazionale viene alla luce un'altra questione che affronteremo nelle prossime pagine. La necessità di costruire una retorica di difesa ed esaltazione delle leggi che garantissero al ceto al potere la perpetuazione di se stesso portò, inevitabilmente, al consolidamento di discorsi ideali e in parte slegati dalla effettiva situazione dello scalo. Nonostante il carattere di astrattezza, tali discorsi furono fondamentali nei dibattiti politici locali e imposero un mito del porto franco che andò al di là degli uomini che ne discutevano le norme.

---

<sup>1</sup> Cfr. Marino Berengo, *L'Europa delle città. Il volto della società urbana tra Medioevo ed Età moderna*, Biblioteca di cultura storica, Torino, Einaudi, 1999; Idem, *Città italiana e città europea*, a cura di Marco Folin, Reggio Emilia, Diabasis, 2010.

<sup>2</sup> Cfr. Bouches-du-Rhône, Archives Départementales, (a cura di), *Marseille, face au(x) pouvoir(s)*, Marsiglia, Conseil Départementale des Bouches-du-Rhône, 2002; Michael Kwass, *Privilege and the Politics of Taxation in Eighteenth-Century France*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000.

### **III**

## **Il mito del porto franco**



## INTRODUZIONE

Dalle dinamiche di diffusione del modello economico del porto franco analizzate nella prima parte di questo lavoro, nonché dal confronto con il funzionamento della franchigia e le questioni ad essa collegate a Genova e Marsiglia, compare un aspetto ricorrente: l'idealizzazione del porto franco.

Il bisogno di attirare mercanti stranieri creando un'immagine propagandistica della franchigia o la necessità di difendere i privilegi acquisiti da parte del ceto coinvolto nella sua gestione, portarono alla formulazione di discorsi astratti sui benefici del porto franco. A loro volta questi discorsi influirono sul pensiero economico e nelle successive ricostruzioni storiche, rendendo difficile valutare obiettivamente l'efficienza di tali politiche.

Nei successivi tre capitoli viene preso in considerazione questo aspetto, finora saltuariamente riconosciuto nei lavori degli storici ma mai analizzato, attraverso tre saggi di storia delle rappresentazioni ideologiche. La mia prima preoccupazione è stata quella di individuare la definizione e la concezione di porto franco nel pensiero dei principali economisti italiani e francesi, ordinandoli cronologicamente. Si tratta di autori già noti e studiati, come Montesquieu o Antonio Genovesi. Nelle loro pubblicazioni ho cercato indicazioni e giudizi più o meno espliciti sui porti franchi per riconoscere una possibile genealogia e diffusione delle opinioni economiche sull'argomento, confrontando le opinioni tra Francia e Italia. Corey S. Tazzara ha svolto un lavoro simile studiando il porto franco nel pensiero degli economisti inglesi e, in misura minore, europei<sup>1</sup>. Anche in altre ricostruzioni storiche sulla diffusione delle franchigie è stato fatto riferimento confusamente ad autori italiani o francesi, di solito a Broggia, Genovesi o Montesquieu, considerandoli però come riferimenti isolati.

Dall'indagine su questi ed altri autori ho riscontrato molte similitudini e riferimenti reciproci, un esempio della circolazione delle idee economiche in Europa. A queste idee attinsero, più o meno esplicitamente, i redattori delle memorie e dei dibattiti sulle franchigie in ambito amministrativo. In questo senso il primo saggio costituisce una base ideologica rispetto ai discorsi e alle proposte presentate nei due capitoli successivi. Una volta inquadrato il ruolo del porto franco nel pensiero economico, infatti, ho preso in considerazione due casi specifici: Marsiglia tra il periodo rivoluzionario e imperiale e il Regno napoletano tra XVII e XIX secolo.

---

<sup>1</sup> In particolare si è concentrato sui lavori di Genovesi, Morellet e Smith. Cfr. Corey S. Tazzara, *The masterpiece of the Medici: commerce, politics and the making of the free port of Livorno, 1574-1790*, Tesi di Dottorato, Stanford, Stanford University, 2011, pp. 382-438.

Si tratta di due contesti molto diversi e non collegati tra loro ma essenziali per il discorso sul “mito”, due dimostrazioni empiriche dell’argomento. A Marsiglia si è già osservata l’importanza della retorica sul porto franco in occasione degli attacchi da parte dei *fermiers* o dei rappresentanti degli altri porti francesi, in particolare con le discussioni nel Consiglio di Commercio. L’annullamento delle franchigie nel periodo rivoluzionario determinò un aumento esponenziale delle memorie e delle pubblicazioni per la difesa del porto franco: una difesa che passò, prima di tutto, attraverso discorsi teorici e a tratti anche sentimentali/nostalgici<sup>2</sup>. I vari partiti, ognuno con i propri interessi, cercarono di sfruttare l’ignoranza dei lontani ministri regi per promuovere i propri fini. Ho consultato negli archivi marsigliesi e parigini decine di memoriali, finora in larga parte non studiati, su questo argomento. Si tratta di fonti molto interessanti che permettono di ricostruire cronologicamente e con un buon grado di precisione le vicende della franchigia marsigliese tra 1789 e 1817. In questi documenti le vicende rivoluzionarie passarono quasi in secondo piano, tanto la franchigia fu giudicata indispensabile, a prescindere dalla situazione politica del paese.

Nel corso delle mie ricerche a Parigi ho trovato due fonti di enorme interesse<sup>3</sup>. Il dibattito sul porto franco tornò con forza nell’agenda politica del governo francese negli ultimi anni del XIX secolo, quando si iniziò a pensare a come reintrodurre questo sistema nel mutato scenario economico della rivoluzione industriale<sup>4</sup>. La necessità di pensare a un progetto di legge adeguato ai tempi e di conoscere con esattezza i vantaggi e le debolezze dei porti franchi del passato portarono ad un riordino degli Archives Nationales, passato inosservato nelle ricostruzioni storiografiche, per riunire tutta la documentazione su questo argomento in un unico fondo. Per questo motivo ho trovato nella sede degli Archives Nationales di Pierrefitte-sur-Seine, sito dedicato ai documenti posteriori al 1789, tutta la documentazione sui porti franchi francesi di Antico Regime, in particolare riguardo Marsiglia e Dunkirk.

I ministri, gli intendenti, i prefetti e, successivamente, anche Napoleone I, ricorsero a termini da patologia medica per descrivere l’infatuazione e l’attaccamento dei negozianti marsigliesi al loro statuto privilegiato, di cui riporto solo alcuni esempi<sup>5</sup>: *maladie, monomanie, malades, idolatrie, fanatiques*, ecc.

---

<sup>2</sup> Vedi paragrafo “Il Gran teatro di Marsiglia”.

<sup>3</sup> Si tratta della documentazione conservata nei fondi : F/12/1646-1650, *Commerce et industrie*; AE/BIII/252, *Consulats : mémoires et documents*.

<sup>4</sup> Cfr. Constant Vautravers, *Marseille contre Paris, la bataille antiprotectionniste, 1880-1910*, in *Marseille, face au(x) pouvoir(s)*, a cura degli Archives Départementales des Bouches-du-Rhône, Marsiglia, Conseil Départementale des Bouches-du-Rhône, 2002, pp. 118-123 ; Louis Pierrein, *Marseille et le protectionnisme. La bataille antiprotectionniste en 1891*, in «Annales de la Faculté des Lettres d’Aix», vol. XXVII, 1953, pp. 43-63 ; Bruno Marnot, *Le rejet des ports francs et la peur de la fraude en France (au tournant du XXe siècle)*, in *Fraude, contrefaçon, contrebande de l’Antiquité à nos jours*, a cura di Gérard Béaur et al., Ginevra, Librairie Droz, 2007, pp. 165-181.

<sup>5</sup> Chiaramente questo attaccamento fu dovuto in larga parte agli interessi dei negozianti stessi, ma alcuni degli episodi in difesa della franchigia non si possono ricondurre unicamente a motivazioni economiche.

Napoli rappresentò un caso diverso, sul quale non esistono ricerche di questo tipo<sup>6</sup>. Nella città non fu mai stabilito un vero e proprio porto franco, nonostante la presenza della già citata scala franca dagli anni '30 del XVII secolo. Eppure nel corso della storia del paese, dal Vicereame spagnolo al Regno indipendente con il ritorno della monarchia borbonica e fino alla Restaurazione, vi furono discussioni e progetti continui per creare una franchigia integrale che mettesse il paese in condizione di concorrere con le principali potenze commerciali europee. Di volta in volta ostacolata dall'interesse di alcuni mercanti o dalla debolezza del potere politico, il porto franco venne presentato come uno strumento miracoloso in grado di permettere di recuperare immediatamente lo svantaggio tecnologico e produttivo del Regno. In questo caso ho sfruttato una serie di pubblicazioni e dibattiti sulla franchigia a Napoli negli anni '30 del XIX secolo, in gran parte trovati nella Biblioteca Nazionale di Napoli, nel corso dei quali si denunciò, tra le altre cose, la patina ideologica di questi progetti e si rifiutarono ancora una volta tali proposte. Nella parte conclusiva della ricerca vorrei dimostrare il modo in cui un progetto in ambito economico come quello del porto franco abbia assunto, nel corso della sua storia plurisecolare, un aspetto ideale che andò al di là dei giochi di potere e di rappresentazione tra gli attori coinvolti, da cui si può ricavare un'immagine più complessa di tale fenomeno.

---

<sup>6</sup> Al tema delle discussioni sul porto franco venne fatto rapidamente accenno in alcuni lavori sulla storia del Regno, da cui sono partito per rintracciare gli anelli mancanti. Unico caso specifico fu l'importante articolo di Antonio di Vittorio, *Porti e porto franco. Un aspetto della politica austriaca nel Mezzogiorno continentale d'Italia, 1707-1734*, in «Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs», n. 25, 1972, pp. 257-269.

## IL PORTO FRANCO NEL PENSIERO ECONOMICO

«Conciòssiachè dobbiamo sempre ripetere, militar l'abbaglio nel credersi che il porto franco sia la parte più essenziale del commercio»<sup>1</sup>.

Le prime definizioni ufficiali di porto franco, tra cui quella di Savary De Bruslons nel *Dictionnaire du Commerce* del 1723, furono molto tardive rispetto alla comparsa di questa istituzione nella seconda metà del XVI secolo<sup>2</sup>. Negli editti genovesi il termine fu scritto per la prima volta in latino con la formula di «portus immunis». Solo in seguito fu tradotto e impiegato indifferentemente nelle forme di «porto franco», «porto-franco» o «portofranco». Come rilevato da Corey Tazzara, fu spesso la consuetudine a permettere di riconoscere in una determinata località la presenza della franchigia portuale: a Livorno tale titolo venne ufficialmente adottato solo con la riforma doganale del 1676 ma, come osservato nel primo capitolo, già dall'inizio del secolo lo si impiegò per riassumere l'insieme delle norme granducali<sup>3</sup>. Il termine in italiano, al di là del regolamento a cui faceva riferimento, ebbe tanto successo che spesso lo si ritrovava nei vari decreti a prescindere dalla lingua utilizzata. Anche a Messina nell'editto latino si può leggere l'espressione «vulgo Porto Franco dictus»<sup>4</sup>.

Nella *Encyclopédie* si cercò di definire obiettivamente la franchigia portuale<sup>5</sup>. Le radici della voce sul porto franco si rifacevano ancora al *Dictionnaire* di Bruslons, dal quale fu ripresa con una distinzione tra «port-franc», per la quale valeva quanto scritto precedentemente, e il termine in italiano «porto-franco», che era riferito allo specifico sistema genovese, dove si trovava «un magasin où tous les Marchands & Négocians étrangers, de quelque nation qu'ils soient, peuvent apporter leurs marchandises, & où elles sont reçues sans payer aucun droit pour le simple dépôt»<sup>6</sup>.

L'ambito economico fu concepito dai suoi principali contributori, tra cui Rousseau, autore della voce riguardante questo tema, come una ramificazione della filosofia orientata verso la

<sup>1</sup> Carlo Antonio Broggia, *Trattato dei tributi*, in *Scrittori classici di economia politica, parte antica*, vol. IV, Milano, 1804 (1.ed. 1743), p. 210.

<sup>2</sup> Jacques Savary des Bruslons, *Dictionnaire Universel du Commerce*, 3 voll., Paris, J. Estienne, 1723-30.

<sup>3</sup> Tazzara, *The masterpiece of the Medici*, cit., pp. 297-313.

<sup>4</sup> Domenico Alfeno (a cura di), *Pragmaticae, Edicta, Decreta interdicta regiaeque sanctiones Regni neapolitani*, vol. II, Napoli, Antonio Cervoni, 1772, p. 259.

<sup>5</sup> Cfr. Ryuji Kojima, *Aux sources de l'Encyclopédie: les éditions du Dictionnaire universel de commerce utilisées par les encyclopédistes*, in «Recherches sur Diderot et sur l'Encyclopédie», n. 45, 2010, pp. 153-159.

<sup>6</sup> Denis Diderot e Jean le Rond d'Alembert (a cura di), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, vol. 13, Paris, Briasson, 1765, pp. 131, 152.

gestione pratica dello Stato<sup>7</sup>. Le misure in questo campo dovevano provvedere ai bisogni pubblici e far regnare la virtù, seguendo sempre la volontà generale. Per raggiungere questi scopi lo Stato doveva ricorrere a leggi semplici e poco numerose, evitando particolarismi e disuguaglianze, nella monarchia come nella repubblica<sup>8</sup>.

Nell'Europa della prima Età moderna tuttavia, gli interventi dello Stato in economia dovevano confrontarsi e venire a patti con una costellazione di corpi regionali e municipali: uffici doganali, ministeri della finanza o della marina, gilde, camere di commercio, compagnie privilegiate, fino ad arrivare ai singoli soggetti coinvolti. La formulazione di una teoria economica specifica avveniva a seguito delle discussioni burocratico-amministrative<sup>9</sup>.

Le attività della Camera di Commercio di Marsiglia o del banco di San Giorgio di Genova dimostrarono come l'istituzione delle franchigie portuali, i relativi regolamenti e l'effettiva applicazione furono il frutto non tanto di un'azione statale forte o di dibattiti politici e discussioni intellettuali, quanto piuttosto di un ordinamento creato o plasmato ad hoc dalle associazioni di mercanti locali, per favorire e controllare l'espansione del commercio.

Le trattazioni di economia politica legate alle applicazioni del porto franco rimasero inizialmente confinate in quest'ambito locale. Gli organi responsabili della loro gestione, Camera o Banco, furono i soli a discutere e valutare progetti in ambito economico, ognuno con i propri meccanismi per la formulazione di nuove regole e per l'ottenimento dell'approvazione da parte delle magistrature superiori.

I corpi amministrativi di cui facevano parte i negozianti, pur animati da diverse fazioni al loro interno, contribuirono in maniera fondamentale alla definizione delle franchigie attraverso consigli e interpretazioni delle norme o rivolgendosi direttamente ai capi degli Stati di cui facevano parte, in un'estensione della loro autorità e influenza che andava al di là dei compiti demandati<sup>10</sup>.

Per dare forza e legittimità alle franchigie nella redazione dei testi ci si concentrava su due aspetti importanti: l'immagine "propagandistica" e il richiamo a precedenti storici. Il primo aspetto consisteva nel presentare l'istituenda franchigia con toni enfatici, promettendo ai mercanti stranieri ogni possibile facilitazione per i loro commerci. Come è stato fatto notare da Françoise

---

<sup>7</sup> Diderot non fu un economista e affidò a Rousseau il compito di redigere l'articolo sull'economia. Tra gli altri principali collaboratori per questo tipo di voci lavorarono Forbonnais, Montesquieu, Quesnay, Turgot, Condorcet.

<sup>8</sup> Cfr. Guy Claire, *Pensée économique. Diderot et l'économie*, in «Innovations», n. 22/2, 2005 p. 235-270.

<sup>9</sup> David Kammerling Smith, *Structuring Politics in Early Eighteenth-Century France: The Political Innovations of the French Council of Commerce*, in "Journal of Modern History", n. 74/3 (2002), pp. 490-537; Daniel Dessert e Jean-Louis Journet, *Le lobby Colbert: un royaume ou une affaire de famille?*, in «Annales. Économies, Sociétés, Civilisations», 30° anno, n. 6 (1975), pp. 1303-1336 ; William Beik, *The Absolutism of Louis XIV as Social Collaboration*, in «Past & Present», n. 188 (2005), pp. 195-224.

<sup>10</sup> Come osservato, sia a Marsiglia che a Genova, l'élite mercantile spesso combaciava con l'élite politica a livello municipale, almeno per la gran parte del XVIII secolo. Nel caso di Genova si trattava poi direttamente del ceto alla guida dello Stato.

Hildesheimer a proposito di Nizza, l'elenco delle merci ammesse in un porto franco non rispondeva tanto alla constatazione del traffico effettivo o che si prevedeva sarebbe passato in città, quanto piuttosto a un desiderio di grandezza, una «oeuvre de propagande»<sup>11</sup>. A questo si aggiungeva la necessità di dare un'idea di continuità e stabilità per convincere i mercanti che avrebbero letto i bandi a portare i loro capitali in città straniera<sup>12</sup>. Nello stesso tempo era necessaria la costruzione di una precedente storia delle franchigie, anche fittizia, per dar forza e lustro a un atto politico contingente:

magari a rendere più vistoso il lancio propagandistico di quella deliberazione nel mondo dei traffici, fino ad alimentare una specie di mito del porto franco quale luogo di ogni possibile tornaconto, immunità, prosperità<sup>13</sup>.

Le connessioni tra gli attori direttamente implicati nei traffici che erano chiamati a controllare rende molto difficile individuare i ruoli effettivi a livello decisionale. La Camera di Commercio di Marsiglia, per esempio, adottò e difese misure che rispecchiavano il punto di vista della fazione che, a seconda del momento, svolgeva un ruolo egemone al suo interno decidendo, ad esempio, di escludere determinati settori<sup>14</sup>. Era fin troppo facile per i mercanti influenzare le deliberazioni seguendo i propri interessi.

Gli scrittori liguri e marsigliesi tra XVI e XVII secolo, pur curando la pubblicazione di cronache e storie cittadine, dedicarono poca attenzione al tema del porto franco nei primi decenni della sua attività. Alcuni accenni occasionali a Genova furono inseriti da Roccatagliata o da Casoni nei loro differenti *Annali*. Roccatagliata, riferendo in toni entusiastici dell'arrivo delle navi olandesi nel 1592, trascurò di citare il porto franco delle vettovaglie come possibile causa di questi improvvisi traffici. Anche nel Seicento il riferimento fu solo *en passant* da parte di autori come Squarciafico, Cebà, Veneroso, Marana, Federici, Delle Case e altri, sebbene tutti loro avessero scritto sui provvedimenti da adottare per favorire la crescita dell'economia genovese<sup>15</sup>.

In seguito al modificarsi della congiuntura economica che aveva permesso la nascita del porto franco, iniziarono a sorgere dubbi riguardo la sua utilità. In particolare, nei primi decenni del XVIII secolo nuove accademie, cattedre universitarie e il sorgere di un'opinione pubblica determinarono

---

<sup>11</sup> Hildesheimer, *Entre la Méditerranée et les Alpes*, cit., pp. 205-206.

<sup>12</sup> Alberto Caracciolo, *Il dibattito sui porti franchi nel Settecento: genesi della franchigia di Ancona*, in «Rivista storica italiana», n. 75/3 (1963), pp. 538-558.

<sup>13</sup> Caracciolo, *Il dibattito sui porti franchi nel Settecento*, cit., p. 539.

<sup>14</sup> Come per i produttori di sapone locali che avrebbero partecipato attivamente al dibattito solo durante la Rivoluzione, cfr. Xavier Daumalin, Nicole Girard, Olivier Raveaux, *Du savon à la puce. L'industrie marseillaise du XVIIe siècle à nos jours*, Marsiglia, Jeanne Laffitte, 2010.

<sup>15</sup> Cfr. Giulio Giaccherò, *Origini e sviluppi del porto franco genovese*, Genova, Sagep, 1972, p. 111-112.

la pubblicazione di numerosi testi di economia politica. Il bisogno di consigli esperti e imparziali guidarono l'istituzionalizzazione di una scienza dell'economia tra tardo XVI e XVIII secolo<sup>16</sup>.

A metà del XVIII secolo l'accresciuta circolazione delle merci e l'imitazione reciproca delle politiche tardo-mercantiliste, con le loro misure spesso contraddittorie, furono probabilmente alla base della riduzione di importanza dei porti franchi. Nelle discussioni sulla franchigia di Ancona negli anni '20 del XVIII secolo un annalista locale, Camillo Albertini, riportò come «i porti franchi sono l'unico ed infallibile modo che praticano oggi tutti i Principi per introdurre il traffico e le ricchezze ne' loro Stati»<sup>17</sup>. I sovrani si fecero promotori di una politica che stimolava la creazione di nuove franchigie per la concorrenza con i porti vicini mentre cercarono di istituire commerci diretti per aggirare gli *entrepôt* e non cedere i profitti di mediazione, in un intrico di politiche destinate a far ripensare il ruolo del commercio estero.

Il commercio fu progressivamente inteso non più come messa in circolo, sorvegliata e indirizzata a beneficio del fisco regio, di eccedenze marginali rispetto alla massa di prodotti realizzati e consumati dai sudditi ma in quanto fattore di mobilitazione e modificazione delle risorse e delle strutture interne ai territori della sovranità.

In particolare, alla fine del XVIII secolo si giunse al riconoscimento della fine del sistema delle *places marchandes* e dell'autonomia della circolazione rispetto alla produzione, di cui le teorie fisiocratiche furono una parziale espressione<sup>18</sup>. Se i porti franchi nacquero come simbolo della competizione commerciale fra Stati, il carattere sempre più misto che essi andarono assumendo e il ripensamento dei loro ruoli teorizzato nelle nuove dottrine economiche aprirono spazi per forme di reciproca complementarietà che mettevano in relazione specifici entroterra<sup>19</sup>.

Nel mercantilismo dominava un'ottica secondo la quale le risorse erano limitate e il commercio internazionale consisteva in una gara per attingere a questo tipo di ricchezza "finita". Nel corso del XVIII secolo si diffuse un'ideologia più liberale espressa da autori come Gaetano Filangieri, secondo il quale non aveva senso la competizione tra nazioni. Furono ridiscussi i

---

<sup>16</sup> Per il ruolo dell'opinione pubblica e della libertà di stampa nella formulazione di politiche statali che non dipendessero unicamente dagli amministratori centrali e dai ceti amministrati, cfr. André Morellet, *Réflexions sur la liberté d'écrire et d'imprimer sur les matières de l'administration*, Londra, Frères Estienne, 1775; Niccolò Guasti, *Natural law and the birth of political economy in the eighteenth century*, in *War, trade and neutrality*, a cura di Antonella Alimento, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 247-252.

<sup>17</sup> Riportato in appendice alla cronaca manoscritta di Camillo Albertini, cfr. Caracciolo, *Il dibattito sui porti franchi nel Settecento*, cit., pp. 543-542.

<sup>18</sup> Cfr. Mario Mirri, *Fisiocrazia e riforme: il caso della Toscana e il ruolo di Ferdinando Paoletti*, in *Governare il mondo. L'economia come linguaggio della politica nell'Europa del Settecento*, a cura di Manuela Albertone, Milano, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, 2009, pp. 323-441.

<sup>19</sup> Cfr. Biagio Salvemini, *Innovazione spaziale, innovazione sociale: traffici, mercanti e poteri nel secondo Settecento*, in *Lo spazio tirrenico nella grande trasformazione*, a cura di Biagio Salvemini, Bari, Edipuglia, 2009, pp. V-XXX.

precedenti assiomi per cui uno Stato non si poteva arricchire senza che un altro si impoverisse o che l'obiettivo delle politiche economiche dovesse essere il crescere a discapito degli altri<sup>20</sup>.

Fu soprattutto la vicenda settecentesca del porto franco per eccellenza, quello di Livorno, a subire cambiamenti significativi, sintomatici dei suoi limiti<sup>21</sup>. Il dominio, all'interno del porto, di un ceto di stranieri ricchi e dai forti legami con gli ufficiali locali costituì una minaccia alle politiche economiche toscane, impedendo di creare un commercio attivo locale gestito da imbarcazioni nazionali. Per tale motivo le politiche granducali cercarono a più riprese di inserire il porto e i suoi traffici nel territorio toscano. Secondo Jean-Pierre Filippini questo inserimento era visto come unica via d'uscita dalla crisi strutturale che aveva colpito la città, divenuta luogo in cui le navi in cerca di carichi venivano a stivare merci dotate di una connotazione territoriale incerta ed esotica, scaricate da altre imbarcazioni che preferivano affidarle agli intermediari e ai magazzini del porto piuttosto che cercare compratori<sup>22</sup>.

Dal 1765 a Livorno, 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 che stava vivendo un momento di crisi<sup>23</sup>. Tuttavia le critiche al funzionamento dello scalo livornese, almeno in un primo momento, non furono ascritte necessariamente a una debolezza strutturale dei porti franchi che continuarono ad essere trattati giudicando Livorno come un caso esemplare, in bene o in male.

### 9.1 *Le franchigie nel pensiero economico di Carlo Antonio Broggia*

In particolare, nel Mezzogiorno d'Italia all'immagine felice del commercio a lunga distanza si contrappose quella di un'economia che produceva pubblica felicità solo se emancipata dall'arroganza del mercato, se raccolta in circuiti brevi e rispettosa di quella ordinaria progressione

---

<sup>20</sup> Biagio Salvemini, *The arrogance of the market: the economy of the Kingdom of Naples between the Mediterranean and Europe*, in *Naples in the eighteenth century*, a cura di Gerolamo Imbruglia, Cambridge, Cambridge University Press, 2000, p. 45.

<sup>21</sup> Cfr. Samuel Fetta, *Les limites de la cité. Pouvoirs, espaces et sociétés à Livourne au temps du port franc (XVIIe-XIXe siècle)*, Roma, Ecole française de Rome, 2017; Daniele Baggiani, *Tra crisi commerciali e interventi istituzionali. Le vicende del porto di Livorno in età tardo medicea (1714-1730)*, in «Rivista Storica Italiana», vol. CIV/III, 1992, pp. 678-729; Renato Mori, *Le riforme leopoldine nel pensiero degli economisti toscani del '700*, Firenze, Sansoni Editore, 1951.

<sup>22</sup> Jean Pierre Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, vol. II, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1998, pp. 131-133.

<sup>23</sup> Cesare Ciano, *Pietro Leopoldo e il problema del porto di Livorno*, in *La Toscana dei Lorena*, a cura di Zeffiro Ciuffoletti, Leonardo Rombai, Verona, L.S. Olshki, 1989, pp. 81-91; Antonella Alimento, *Tra Bristol ed Amsterdam: discussioni livornesi su commercio, marina e impero negli anni cinquanta del Settecento*, in *Dall'origine dei lumi alla Rivoluzione*, a cura di Donatella Balani, Dino Carpanetto, Marina Roggero, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 2008, pp. 25-45.



che commercializzava solo i beni eccedenti i bisogni locali: il controllo sulle risorse consegnate agli uomini dalla natura doveva essere sottratto agli stranieri e trattenuto presso i popoli stessi<sup>24</sup>.

In seguito alle numerose applicazioni delle franchigie osservate nella I parte di questo lavoro, le prime critiche risolte contro i porti franchi arrivarono dal mercante-economista napoletano Carlo Antonio Broggia nel suo *Trattato dei tributi* del 1743. Ci si trovava in una fase in cui iniziavano ad essere riconosciuti alcuni risultati deludenti da parte di questa “formula magica” e ad imporsi l’esigenza di una riflessione teorica più approfondita, come già osservato nel caso olandese<sup>25</sup>. Imitare le norme dei porti vicini non bastava a raggiungere immediatamente il successo di un porto come Livorno, a sua volta messo in dubbio, in particolare dalla constatazione della mancata spinta propulsiva alle produzioni regionali. Broggia scrisse 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<sup>26</sup>.

Se l’istituzione del porto franco avesse potuto produrre ricchezza dai grandi traffici che vi si svolgevano, allora Livorno sarebbe dovuta essere la città più possente, ricca e popolosa d’Italia. L’alleggerimento delle imposizioni sui forestieri invece portava inevitabilmente a esigere altre tasse imponendole sui consumi locali, penalizzando così lo Stato. L’istituzione delle franchigie portuali era classificata come il frutto di una «vana sofistica dopo che in Italia si è introdotta l’intemperanza delle lettere e delle leggi»<sup>27</sup>. Il simbolo di un decadimento morale che trovava espressione nelle frodi e negli inganni commessi nei porti franchi, nei quali le merci straniere erano accolte nelle piazze dei mercati per esibirsi e «prostituirsi».

Inoltre l’autore argomentò come, se gli Stati vicini si fossero mai organizzati per rifornirsi direttamente alla fonte delle merci che poi giungevano nei porti franchi, o se avessero abbassato a loro volta i dazi come aveva fatto Venezia pressata dalle franchigie di Ancona e Trieste, le franchigie stesse sarebbero state destinate a decadere in un istante, potendo sortire l’unico effetto di inondare il paese di merce straniera e frenare lo sviluppo manifatturiero. Broggia criticò inoltre gli altri principali porti franchi del suo tempo. Trieste era menzionata solo di sfuggita mentre Ancona e Civitavecchia furono bersagli della polemica più forte. In questi porti l’istituzione della franchigia

---

<sup>24</sup> Salvemini, *The arrogance of the market. The Kingdom of Naples in the XVIIIth century*, cit., pp. 44-69.

<sup>25</sup> Cfr. I capitolo, le discussioni sul porto franco in Olanda.

<sup>26</sup> Carlo Antonio Broggia, *Trattato dei tributi*, in «Scrittori classici di economia politica, parte antica», vol.IV, Milano, 1804 (1.,ed. 1743), pp. 192-194.

<sup>27</sup> Ivi, p.186.

aveva permesso l'ingresso e l'arricchimento degli stranieri, portando la corte del papa a una cronica mancanza di capitale.

Messina, che godeva di una buona situazione in ambito commerciale, in seguito all'istituzione della franchigia avrebbe provocato l'impoverimento del Regno e l'indebitamento con le altre nazioni che facevano davvero il "commercio attivo". Inoltre la franchigia aveva stimolato un ciclo perverso di nuovi contatti con la Calabria da dove i prodotti locali, mentre prima arrivavano a Napoli, erano trasferiti direttamente sulle coste siciliane e, dopo essere entrati nei magazzini franchi messinesi, rientravano nel Regno pagando le tasse come se fossero provenienti dall'estero.

Marsiglia invece, secondo Broggia, aveva contribuito «di assai al commercio di Francia» con la sua particolare franchigia, o almeno non le era stata di impedimento. La potenza di uno Stato come la Francia poteva solo beneficiare di uno scalo che servisse da magazzino agli stranieri. Il fatto che fosse un porto franco era trascurabile se si calcolava che era una misura per rispondere a Livorno, altrimenti non ve ne sarebbe stato bisogno. Il porto franco genovese, definito «limitato» e con le stesse debolezze di quello napoletano, era invece causa di un aumento dei consumi stranieri e del debito estero. Furono giudicati come altri esempi positivi Venezia, l'Olanda e l'Inghilterra, paesi dove si era giudicato inopportuno applicare le franchigie, preferendo sfruttare i dazi con giudizio.

## 9.2 *Lo scontro Montesquieu-Dupin*

La partecipazione delle élites intellettuali del sud Italia o della Francia produsse una visione del porto franco molto mobile e inserita nel più grande panorama della circolazione delle idee a livello europeo. All'opinione dura di Broggia fece seguito quella più conciliante di Montesquieu nel 1748. Montesquieu non redasse nessun'opera dedicata unicamente all'economia politica, lasciando invece nel corso dei suoi scritti accenni e pensieri che, come spiegato da Paul Vernière, furono in parte messi a fuoco nell'*Esprit des lois*<sup>28</sup>. Nel corso del libro XX, dedicato al commercio, troviamo una dissertazione sul porto franco. Secondo l'autore francese la franchigia era uno degli strumenti a disposizione per gli Stati che volevano fare un commercio di servizi, in particolare per le repubbliche.

In questa tipologia di commerci uno Stato si inseriva negli scambi internazionali come intermediario o agente, accontentandosi di un piccolo guadagno su ogni traffico<sup>29</sup>. Quel che un porto franco faceva perdere sul versante dei tributi veniva compensato dalla capacità di animare

---

<sup>28</sup> Paul Vernière, *Montesquieu et l'Esprit des lois ou la raison impure*, Paris, CDU-SEDES, 1977, p. 30.

<sup>29</sup> La distinzione tra commercio di lusso e di economia fu ripresa anche nell'articolo dell'*Encyclopédie* (t. III, p. 691) scritto da Véron de Forbonnais, cfr. Robert Derathé (a cura di), *De l'Esprit des lois*, Paris, Garnier Frères, 1973, nota 9, p. 502.

l'industriosità della repubblica in cui si trovava. Tuttavia, in un governo monarchico tale istituzione non avrebbe avuto senso, non potendo sortire altro effetto che quello di favorire il diffondersi del lusso. Con questo traffico i popoli avrebbero cercato di acquisire beni non indispensabili, dai quali sarebbe derivata l'ineguaglianza tra i sudditi.

L'interesse che spingeva l'autore alla stesura di queste pagine derivava dalla pratica. Acuto studioso e viaggiatore, Montesquieu attraversò l'Europa studiando anche i modelli economici dei paesi che visitava. La ragion di Stato e il mercantilismo, nel suo pensiero economico, lasciarono il posto a una sorta di "etica commerciante" e di liberalismo egalitario o impuro<sup>30</sup>. In quest'ottica anti-mercantilista il commercio internazionale era in grado di produrre la prosperità del genere umano, addolcendo i costumi e pacificando le nazioni, sostituendo al brigantaggio "di Stato" un sistema di scambi fondato sulla giustizia e sul rispetto reciproco<sup>31</sup>.

I grandi finanziari, in virtù dell'indipendenza dei loro circuiti internazionali, dovevano sostenere la libertà politica e limitare il potere dello Stato. L'economia non poteva prosperare se non nei regimi politici moderati che avessero favorito la libertà e la sicurezza dei cittadini, assicurando la protezione delle loro proprietà e dei loro beni. Quest'etica si basava sul concetto della libertà del commercio, ben distinto dalla libertà per i negozianti<sup>32</sup>. La possibilità per questi ultimi di agire senza freni avrebbe significato porre il commercio al loro servizio, non il contrario, per cui si rendeva indispensabile una tutela da parte dello Stato<sup>33</sup>.

L'autore si espresse anche sul funzionamento doganale. Secondo Montesquieu infatti la finanza era dannosa per il commercio a causa delle ingiustizie e delle vessazioni che creava ai mercanti. A prescindere dall'onestà dei loro dipendenti, le dogane distruggevano il commercio a causa delle perdite di tempo che comportavano e spettava allo Stato porsi come garante tra sistema doganale e commercio per permettere il giusto funzionamento di entrambi. Da queste osservazioni si può ricavare un giudizio sul sistema delle franchigie: appropriate nelle repubbliche e nei piccoli stati, permettevano di compensare la mancanza di una flotta nazionale<sup>34</sup>. Non si trattava però di un sistema liberamente esportabile in una monarchia.

La critica di Montesquieu verso il sistema della *Ferme Générale* portò il finanziere Claude Dupin, neo-colbertista autore nel 1745 di un'opera intitolata *Économiques*, a pubblicare un testo di

---

<sup>30</sup> Cfr. Etienne Thuau, *Raison d'état et pensée politique à l'époque de Richelieu*, Parigi, Colin, 1966.

<sup>31</sup> Cfr. Hichem Ghorbel, *La dépendance de l'économie ou le libéralisme impur de Montesquieu*, relazione tenuta al *Philosopher aux Portes du Désert. Idée d'Autonomie : Enjeux Ontologique, Critiques et Politique*, Tozeur, 19-22 novembre 2009, pp. 5-6.

<sup>32</sup> A differenza dei fisiocrati, Montesquieu pose l'economia al servizio della politica, cfr. Spector, *Montesquieu et l'émergence de l'économie politique*, cit..

<sup>33</sup> Céline Spector, *Montesquieu: liberté, droit et histoire*, Paris, Éditions Michalon, 2010, p. 174, 295.

<sup>34</sup> Charles-Louis de Secondat, barone de La Brède e di Montesquieu, *De l'esprit des lois*, vol. II, libro XX, Londra, 1777(1748), pp. 253-255.

risposta. Quasi coetaneo di Montesquieu, Dupin aveva una formazione borghese e una carriera di trentasei anni di servizio nella *Ferme*.

La prima versione del suo libro, pubblicata per la prima volta nel 1749, fu distrutta dall'autore stesso riconoscendone il tono troppo polemico. La seconda, giunta fino a noi, non conobbe una grande circolazione a causa delle accuse mosse da Montesquieu e soprattutto dalla sua protettrice, la marchesa di Pompadour<sup>35</sup>. Si trattò dunque di un testo che non ebbe diffusione ma che esprimeva il parere diretto di un *fermier*, sotto forma di scontro dialogico, riguardo temi come quello del porto franco.

Nella sua opera Dupin criticò punto per punto il testo di Montesquieu citandolo direttamente e accusandolo di essere stato troppo generico e astratto in alcuni passaggi, non conoscendo la reale situazione e il funzionamento dell'economia del Regno. Nello specifico, polemizzò apertamente anche rispetto al funzionamento dei porti franchi.

Secondo Dupin, Montesquieu non era stato chiaro nello spiegare in cosa consistesse la perdita dei tributi che si recuperavano grazie alla franchigia. L'autore riconosceva un solo utile porto franco "repubblicano" in Europa, quello genovese, mentre ne individuava tre monarchici in Francia: Marsiglia, Dunkerque e Bayonne; a questi si aggiungeva Livorno in Italia:

Les ports francs n'ayant été imaginés par les Souverains que pour approcher le Commerce de leurs Etats, [...] ce concours de divers Nations, non seulement sert à l'enlèvement des marchandises et denrées du cru et fabriques de ces Etats, mais encore aux consommations de subsistance et de luxe des Marchands, Passagers, Matelots et équipages des vaisseaux commerçants; ce qui augmente la richesse des peuples de l'Etat où le Port franc est situé<sup>36</sup>.

Se il sovrano avesse voluto impedire fenomeni degenerativi come la diffusione del lusso nei porti lo avrebbe potuto fare direttamente e di sua propria volontà: un rifiuto netto del binomio porto franco/repubblica stabilito da Montesquieu.

### 9.3 La funzione temporanea delle franchigie portuali

François Véron Duverger de Forbonnais riprese questo discorso pochi anni dopo. Seguace di un "liberalismo egalaritario"<sup>37</sup>, le sue idee sulla teoria dei cicli furono riprese dalla successiva corrente

---

<sup>35</sup> Claude Dupin, *Observations sur un livre intitulé de l'Esprit des lois*, vol. III, Paris, Guérin et Delatour, 1758. Per le vicende editoriali di questo volume vedi:

<http://www.binocheetgiuello.com/html/fiche.jsp?id=6834923&np=&lng=fr&npp=150&ordre=&aff=&r=>

<sup>36</sup> Dupin, *Observations sur un livre*, cit., p. 82.

<sup>37</sup> Secondo l'espressione di Simone Meyssonnier, *Vincent de Gournay (1712-1759) et la "Balance des hommes"*, in «Population», vol. 45/1, 1990, p. 87-112.

dei fisiocratici, sebbene tecnicamente fosse più vicino a economisti come de Boisguilbert e Vincent de Gournay<sup>38</sup>.

Nel suo *Éléments du Commerce* del 1754 il porto franco fu giudicato utile per dirigere il commercio nazionale e controllare l'ingresso delle merci nel paese. Tuttavia, secondo Forbonnais la franchigia si scontrava con uno dei principi cardine dell'economia commerciale. Infatti, se per uno Stato la ricchezza dei commerci dipendeva dall'avere il più gran numero possibile di porti, gli statuti privilegiati come le franchigie portuali tendevano a creare spontaneamente dei monopoli che indebolivano le altre città regnicole. Tutto ciò che non riusciva a essere smerciato tramite il porto franco rischiava di alimentare il commercio delle altre nazioni a svantaggio della propria<sup>39</sup>.

In un'altra opera Forbonnais si scagliò contro il monopolio del commercio marsigliese con il Levante: di indubbia utilità nel momento della sua istituzione nel 1669, espressione del genio di Colbert e del bisogno di inserirsi nelle rotte internazionali, nel XVIII secolo rischiava invece di indebolire il Regno. Il divieto per i commercianti ponentini di commerciare le merci direttamente con il Levante impediva alla Francia di trarre pieni profitti da quelle rotte<sup>40</sup>. Affidare a un solo porto un mercato così vasto significava lasciare che le altre nazioni si appropriassero di tutto ciò che Marsiglia non riusciva a smerciare da sé.

Forbonnais fu successivamente citato sia dai detrattori della franchigia, per le accuse contro i monopoli, sia dai sostenitori, per quanto riguardava il discorso sul genio di Colbert. Il porto franco non era in sé né uno strumento delle monarchie né delle repubbliche. Si trattò di una misura economica specifica alla quale era riconosciuta un'utilità temporanea necessaria per la stimolazione "artificiale" di certi commerci, il cui funzionamento però andava tenuto sotto controllo per poterne fare a meno quando non più necessario<sup>41</sup>.

Alla stessa opinione, anche se partendo da presupposti teorici diversi, giunse il marchese d'Argenson. Consigliere al Parlamento e al Consiglio di Stato, figlio di un ex presidente del consiglio delle finanze, fu precursore dei fisiocratici e tra gli ispiratori del pensiero di Adam Smith. D'Argenson fu il primo a utilizzare la famosa formula del "laissez-faire", vale a dire il principio per

---

<sup>38</sup> Cfr. Antonella Alimento, *La competizione internazionale nella visione di François Véron de Forbonnais (1722-1800)*, in *Società, Natura, Storia. Studi in onore di Lorenzo Calabi*, a cura di Andrea Civello, Pisa, ETS, 2015, pp. 159-172; Antonella Alimento, *La concurrence comme politique moderne: la contribution de l'École de Gournay à la naissance d'une sphère publique dans la France des années 1750-1760*, in *L'économie politique et la sphère publique dans le débat des lumières*, Madrid, Casa de Velázquez, 2013, pp. 213-227; Simone Meyssonier, *Deux négociants économistes: Vincent de Gournay et Véron de Forbonnais*, in *Cultures et formations négociantes dans l'Europe moderne*, a cura di Franco Angiolini e Daniel Roche, Parigi, Edition de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1995, pp. 513-554.

<sup>39</sup> François Véron Duverger de Forbonnais, *Éléments du Commerce, première partie*, Leida, Briasson, 1754, pp. 358-359

<sup>40</sup> François Véron Duverger de Forbonnais, *Questions sur le commerce des françois au Levant*, Marseille, Carapatria, 1755, pp. 102-108.

<sup>41</sup> Antonella Alimento, *Beyond the Treaty of Utrecht: Véron de Forbonnais's French Translation of the British Merchant (1753)*, in «History of European Ideas», n. 40/8, 2014, p. 1057.

cui uno Stato doveva intervenire il minimo possibile nella gestione della vita dei suoi membri, nella convinzione che la libertà di inseguire il proprio interesse personale senza privilegi e costrizioni esterne avrebbe portato allo sviluppo spontaneo dell'interesse generale<sup>42</sup>. La libertà di commercio figurava come uno dei principi fondamentali di questo sistema: le uniche industrie che in un paese riuscivano a prosperare erano proprio quelle non ancora rigidamente disciplinate<sup>43</sup>.

D'Argenson riconobbe il porto franco come manifestazione isolata di questo tipo di libertà. Grazie alle franchigie si poteva eliminare il pericolo di carestie perché, in un paese dove i porti fossero stati liberamente aperti, si sarebbe acquistato grano dall'estero in cambio di prodotti manifatturieri o anche di oro e argento, la cui tesaurizzazione in virtù del pareggio di bilancio era vista come uno spreco di risorse: «Les droits de douane embrasseront toujours le commerce. Toute l'Europe ne devrait être qu'une foire générale et commune»<sup>44</sup>.

Le franchigie erano una tappa sulla strada per la piena libertà del commercio<sup>45</sup>. Richiamandosi a Montesquieu, d'Argenson scrisse: «le petit sacrifice de tributs que l'Etat peut faire, est plus que compensé par les avantages qu'il retire de sa richesse industrielle». Come teorizzato anche da Forbonnais tuttavia, i porti franchi erano solo un primo passo verso la libertà del commercio: una volta raggiunto tale obiettivo, sarebbe arrivata la loro fine naturale.

#### 9.4 *Il dirigismo illuminato in Italia*

In Italia le opinioni sulle franchigie, come già osservato con Broggia, furono più critiche. Lo scetticismo che caratterizzò molti autori di questo periodo era dovuto in larga parte alla presunta constatazione degli scarsi risultati delle esperienze locali. A metà del XVIII secolo il porto franco fu giudicato, piuttosto che in grado di promuovere un commercio attivo, in quanto facilitazione per gli stranieri nel vendere le loro merci in Italia, legalmente o no. L'esperienza italiana con i porti franchi determinò un prematuro spostamento degli interessi verso il mercato interno e la glorificazione dei benefici dell'agricoltura. Nel 1757 Gian Rinaldo Carli, economista e scrittore di origine istriana allievo di Muratori, riprese l'argomento. Durante un periodo in Toscana, nel quale fu dato alle stampe il *Saggio politico ed economico sopra la Toscana fatto nell'anno 1757*, non poté fare a meno di soffermarsi sul funzionamento del porto franco di Livorno<sup>46</sup>.

---

<sup>42</sup> Gérard Marie Henry, *Histoire de la pensée économique*, Paris, Armand Colin, 2009, p. 106.

<sup>43</sup> René Louis de Voyer de Paulmy, *Lettre à l'auteur du Journal Economique*, in «Journal Economique», aprile 1751, p. 107-108.

<sup>44</sup> Gustav Schelle, *Le docteur Quesnay*, Paris, Felix Alcan, 1907, pp. 184-185.

<sup>45</sup> Cfr. Georges Benrekassa, *Négoce et culture dans la France des Lumières*, in *Cultures et formations négociantes dans l'Europe moderne*, a cura di Franco Angiolini e Daniel Roche, Parigi, Edition de l'EHESS, pp. 577-593.

<sup>46</sup> Cfr. Antonio Trampus, *Gianrinaldo Carli at the centre of the Milanese Enlightenment*, in «History of European ideas», n. 4, 2006, pp. 456-476.

Carli osservò che, sebbene nel porto labronico si svolgesse una quantità considerabile di affari, quasi tutte le famiglie di mercanti erano straniere. Avventurandosi nelle città e nei villaggi del Granducato, si rimaneva stupiti dalla proporzionale crescita di miseria e povertà, al punto che l'autore si interrogava: «Così poco si sa approfittare in Toscana dell'opportunità di un tanto porto di mare?»<sup>47</sup>. In conclusione rispondeva che, sebbene potesse sembrare paradossale, Livorno poco o nulla poteva contribuire al bene della Toscana, essendo invece al servizio di pochi forestieri.

Il commercio, rifletteva Carli, doveva obbedire a regole generali, ma un'attività economica svolta in un luogo preciso rimaneva soggetta al particolare contesto in cui si trovava. Rifacendosi alla linea economica del governatore austriaco della Lombardia Firmian, sostenne teorie di tipo dirigistico e mercantiliste, orientate verso un deciso intervento dello Stato in campo economico<sup>48</sup>.

Anche Antonio Genovesi, nelle *Lezioni di commercio* stampate tra il 1765 e il 1770, tornò sul funzionamento delle franchigie<sup>49</sup>. L'edizione delle *Lezioni* stampata nel 1768 fu dedicata proprio a Gian Rinaldo Carli. Un altro debito importante, riconosciuto dallo stesso Genovesi, era verso Montesquieu. Tra i frutti del commercio infatti, Genovesi riteneva indispensabile il «portare le nazioni trafficanti alla pace, come il dice bene l'autore dello Spirito delle leggi»<sup>50</sup>. L'economista criticò lo spirito del commercio inteso nel senso mercantilista del termine, quando cioè era legato allo spirito concorrenziale e di conquista degli Stati.

A lui fu affidata nel 1754 a Napoli la prima cattedra di economia di cui si abbia traccia in Europa, voluta e finanziata da Bartolomeo Intieri a condizione che fosse Genovesi a ricoprirla e che la lingua delle lezioni fosse l'italiano, una precisa scelta educativa e riformatrice. Le sue teorie si inserirono appieno nel filone dell'Illuminismo italiano che fondeva economia civile e pubblica felicità, in quella che Francesco Ferrara ha giudicato come “etica applicata”, piuttosto che scienza economica<sup>51</sup>. Il fine ultimo da raggiungere era quello di promuovere una serie di riforme attraverso l'azione dei sovrani illuminati, per migliorare e diffondere il benessere e per modernizzare l'intero

---

<sup>47</sup> Gian Rinaldo Carli, *Saggio politico ed economico sopra la Toscana fatto nell'anno MDCCLVII*, in *Delle Opere del Signor Commendatore Don Gian Rinaldo Conte Carli*, Milano, Monastero s. Ambrogio Maggiore, 1784 (1., ed. 1757), pp. 342-343.

<sup>48</sup> Cfr. Antonio Trampus, *Gian Rinaldo Carli*, in *Il contributo italiano alla storia del Pensiero, Economia* (2012), enciclopedia Treccani online, URL: [http://www.treccani.it/enciclopedia/gian-rinaldo-carli\\_%28II-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Economia%29/](http://www.treccani.it/enciclopedia/gian-rinaldo-carli_%28II-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Economia%29/)

<sup>49</sup> Antonio Genovesi, *Lezioni di economia civile*, a cura di Francesca Dal Degan, Milano, Università Cattolica, 2013 (1.ed., 1765-67, 2 voll.).

<sup>50</sup> Ivi, p. 201.

<sup>51</sup> Cfr. Luigino Bruni, *Antonio Genovesi*, in *Il contributo italiano alla storia del Pensiero, Economia* (2012), enciclopedia Treccani online, URL: [http://www.treccani.it/enciclopedia/antonio-genovesi\\_%28II-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Economia%29/](http://www.treccani.it/enciclopedia/antonio-genovesi_%28II-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Economia%29/) Cfr. Gian Paolo Brizzi, *Le marchand italien à l'école entre Renaissance et Lumières*, in *Cultures et formations négociantes dans l'Europe moderne*, a cura di Franco Angiolini e Daniel Roche, Parigi, Edition de l'EHESS, 1995, pp. 199-214; Cristina Passetti, *Saper leggere et scrivere, ed un poco d'abbacco: il modello sociale di Antonio Genovesi*, in *Modelli d'oltreconfine, prospettive economiche e sociali negli antichi stati italiani*, a cura di Antonella Alimento, Roma, Edizioni di storia e letteratura, 2009, pp. 131-145; Rao, *Economia e morale nella scuola genovesiana*, in *Modelli d'oltreconfine*, cit., pp. 179-190.

apparato statale<sup>52</sup>. Lo spirito del commercio, secondo Genovesi, non doveva consistere nelle conquiste dei mercati rivali, espressione delle teorie mercantiliste in cui trovava posto il porto franco, quanto piuttosto in un lavoro di reciproca mutualità. Trafficare insieme per bisogni complementari avrebbe portato al comune sviluppo. Il lusso, che Broggia aveva condannato moralisticamente come causa della subordinazione economica del Regno, fu indicato come uno dei segni della nuova vitalità economica, di bisogni accresciuti e dunque di una più vivace circolazione di merci e di denaro.

L'autore non considerò i porti franchi esistenti ma, superando i dubbi posti da Carli e Broggia, si interrogò direttamente sull'utilità in sé dell'istituzione, definendolo «l'idolo di molti economi». Nelle *Lezioni* sviluppò una serie di considerazioni sulla priorità di creare un sistema doganale unitario e senza eccezioni, con tutti i porti aperti allo stesso tipo di commercio regolati da dazi moderati. In un passo da me già citato in precedenza, Genovesi dichiarò che «se le nazioni vicine avessero 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»<sup>53</sup>.

Più che verso la creazione di eccezioni bisognava puntare su unitarietà e chiarezza in campo economico e amministrativo per stimolare quella “fede pubblica” che mancava al Regno di Napoli<sup>54</sup>. La coltivazione della fede pubblica e l'educazione dei mercanti era una preconditione necessaria per qualsiasi progetto di crescita economica e civile.

Antonio Genovesi fu una personalità di massimo rilievo nel riformismo italiano. Il suo pensiero costituì un valido riferimento anche per gli illuministi siciliani, interessati alle applicazioni concrete della nuova corrente di pensiero. Tra loro va ricordato Vincenzo Emanuele Sergio, professore della prima cattedra di Economia Civile, Commerciale e Agraria nella Real Accademia degli Studi di Palermo nel 1779, segretario del Supremo Magistrato di Commercio nel 1787, che insegnò e diffuse i principi di economia politica nell'isola. Fu lui a presentare come imprescindibile la riapertura immediata del porto franco per la rinascita economica di Messina dopo il terremoto del 1783<sup>55</sup>.

La ricchezza che passava attraverso l'agricoltura e il la popolazione di una determinata area aveva bisogno di essere forzata, secondo Sergio, attraverso la franchigia. Con tale strumento si

---

<sup>52</sup> Sulla problematica del nesso tra riformismo e illuminismo cfr. i lavori di Franco Venturi, in particolare *Settecento Riformatore*, 4 voll., Torino, Einaudi, 1969-1984; cfr. anche Alessandro Tuccillo, *La frontière de la civilisation. Royaume de Naples et Méditerranée dans les écrits des illuministes méridionaux*, in *Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au XVIIIe siècle: institutions, appartenances, pratiques*, a cura di Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour, Biagio Salvemini, Aix-en-Provence, UMR Telemme, 2014, p. 159-173.

<sup>53</sup> Genovesi, *Lezioni di commercio*, cit., p. 215.

<sup>54</sup> Dallo stesso Genovesi definita come «la fede pubblica è dunque la corda che lega e stringe le persone e le famiglie di una Stato fra loro», in *ivi*, p. 341.

<sup>55</sup> Vittorio Emanuele Sergio, *Memoria per la riedificazione della città di Messina e pel ristabilimento del suo commercio*, Palermo, 1789.



formavano rapidamente colonie di stranieri grazie ai quali potevano essere stimolati gli investimenti sul territorio; si trattava, ancora una volta, di una concezione del porto franco contingente ad un momento di crisi, in un incrocio di differenti teorie economiche<sup>56</sup>.

### 9.5 I fisiocrati francesi

Tornando sul versante francese, all'opinione di Genovesi andrebbe confrontata quella di un noto autore a lui contemporaneo, Victor Riqueti marchese di Mirabeau. Fondatore e promotore delle dottrine fisiocratiche insieme a Quesnay, in seguito alla pubblicazione de *La philosophie rurale* nel 1768 redasse un trattato sul commercio del grano sotto forma di epistolario nel quale si espresse anche sulla questione dei porti franchi<sup>57</sup>.

I “filosofi economisti” o fisiocratici rappresentarono la prima vera scuola all'interno del pensiero economico europeo, diffusa in particolare sul suolo francese tra il 1756 e il 1780<sup>58</sup>. Furono in stretti rapporti di collaborazione gli uni con gli altri e riconobbero un fondatore comune nella persona del dottor François Quesnay<sup>59</sup>.

Mirabeau fu il primo dei seguaci delle teorie di Quesnay. Secondo le teorie del suo fondatore, l'agricoltura era la sola fonte di prodotto netto realizzata interamente in natura. Altre forme come il commercio, il trasporto o la produzione di merci erano incapaci di produrre nuova ricchezza e non aggiungevano nulla ai prodotti della terra. La classe dei mercanti era definita come un gruppo sterile che si limitava a vendere prodotti alla classe produttiva, la quale pagava con la ricchezza vera della terra per avere la sussistenza e continuare a comprare materie prime.

Nel nuovo clima europeo, il protagonista del progresso non era più il negoziante, l'imprenditore impegnato soprattutto nella circolazione e nel reperimento dei prodotti che tra XVI e XVII secolo era stato al centro degli scontri antiaristocratici e dei progetti mercantilisti, ma il produttore stesso, l'eroe della maggior parte degli scritti dei nuovi economisti europei<sup>60</sup>. L'immagine del grande proprietario-produttore, insieme a quella del contadino indipendente, fu al centro del sistema fisiocratico.

---

<sup>56</sup> Cfr. Laura Pulejo, *Lezioni di economia civile e di commercio* (Vincenzo Emanuele Sergio, 1787), Messina, Sicania, 2009.

<sup>57</sup> Victor Riqueti marchese di Mirabeau, *Lettres sur le commerce des grains*, Amsterdam-Paris, Desaint, 1768.

<sup>58</sup> Per la definizione del movimento dei fisiocrati cfr. Gérard Marie Henry, *Histoire de la pensée économique*, Paris, Armand Colin, 2009, pp. 61-64. Per le loro differenze e similitudini con il pensiero economico inglese cfr. Istvan Hont, *Jealousy of trade, international competition and the Nation-State in historical perspective*, Harvard, Belknap press, 2005, pp. 189-194.

<sup>59</sup> Cfr. Giorgio Gilibert, *From Cantillon to Quesnay: birth and evolution of the Tableau Economique*, in *Governare il mondo. L'economia come linguaggio della politica nell'Europa del Settecento*, a cura di Manuela Albertone, Milano, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, 2009, pp. 21-34; Gino Longhitano, *Francois Quesnay: una scienza per la politica*, in *Governare il mondo. L'economia come linguaggio della politica*, cit., pp. 3-19.

<sup>60</sup> Salvemini, *The arrogance of the market*, cit., p. 45.

L'occasione per la pubblicazione delle *Lettres* di Mirabeau fu la promulgazione dell'editto del 1764 sulla liberalizzazione del commercio dei grani all'interno del Regno, sostenuto dai fisiocrati stessi<sup>61</sup>.

Probabilmente l'intestatario della lettera in cui venne trattata la franchigia era marsigliese, vista l'insistenza dell'autore sul caso specifico. Mirabeau criticò l'atteggiamento del suo destinatario denunciando l'incoerenza dello statuto marsigliese secondo il quale la città doveva essere allo stesso tempo porto franco, con la libertà di commerciare il grano dall'estero, e «boulangerie privilégiée» che impediva l'uscita del grano regnicolo da Marsiglia<sup>62</sup>.

Dallo spunto sul commercio del grano l'autore si soffermò brevemente sulla condizione del porto franco, sullo statuto di Marsiglia come *ville étrangère*. La franchigia era presentata come una istituzione del passato, adatta solo alla precedente situazione economica e produttiva del Regno. Si trattava di una misura utile per accordare un pò d'aria di libertà in un paese governato dalla «tenebreuse cupidité» assolutista. Il progredire della libertà generale, unico rimedio per procurare il bene generale e il bene particolare insieme, avrebbe portato alla naturale scomparsa di tali privilegi. Così come Marsiglia doveva essere riconoscente a coloro che per primi avevano immaginato e attuato il suo porto franco, si sarebbero dovuti esporre sul patibolo coloro che ancora pensavano a estendere il regime dei privilegi<sup>63</sup>.

Con opinioni simili sulla necessità dei porti franchi come soluzione temporanea nel sistema economico mediterraneo contemporaneo, da questi autori venne denunciata l'imminente fine e il decadimento dell'istituzione.

L'opinione di Mirabeau fu ripresa anche nei lavori di altri fisiocrati come l'economista svizzero Jean Frédéric Herrenschwand, il quale criticò i porti franchi accusandoli di creare ricchezza solo nel momento della loro immediata istituzione. Da ciò derivava l'erronea impressione che si erano fatti molti economisti e politici del suo tempo, abbagliati dal finto successo immediato. Con il passare degli anni questi regimi impoverivano gradualmente i capitali degli Stati dove erano applicati. I commercianti coinvolti nelle attività di un porto franco erano costretti a ritirare i loro capitali sia dagli affari dei commerci nazionali che internazionali per investire tutto in un commercio di servizi e di trasporto che cresceva a dismisura senza produrre vera ricchezza<sup>64</sup>.

## 9.6 Considerazioni sulla franchigia genovese

---

<sup>61</sup> Il testo dell'editto, datato luglio 1764, è consultabile online sul sito Gallica. L'editto fu abolito il 23 dicembre 1770. Url: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b86222346/f6.image>

<sup>62</sup> Mirabeau, *Lettres sur le commerce des grains*, cit., p. 128.

<sup>63</sup> Ivi, pp. 109-134.

<sup>64</sup> Jean Frédéric Herrenschwand, *De l'économie politique moderne, discours fondamental sur la population*, Ginevra, T.Hokaam, 1786, p. 94.

Nella seconda metà del XVIII secolo anche a Genova si iniziò a discutere di nuove strategie per stimolare la ripresa economica considerando il possibile ruolo della franchigia<sup>65</sup>. I temi riguardanti lo sviluppo dell'economia regionale furono portati avanti da un ristretto numero di riformisti. Nel corso dell'attività di promozione svolta all'interno delle Società economiche, alle quali in molti casi risultavano legati, gli economisti genovesi non persero occasione per scagliarsi contro le vecchie (ma sempre attuali) strategie finanziarie adottate dai nobili, richiamando l'attenzione sui problemi del settore primario, delle manifatture e del commercio.

A questo riguardo è necessario sottolineare che le idee promosse da questi personaggi risultavano generalmente caratterizzate da un forte legame con le tradizioni, pur evidenziando alcuni interessanti spunti di innovazione degni di un'analisi più approfondita.

Gerolamo Gnecco, autore nel 1770 delle *Riflessioni sopra l'agricoltura del Genovesato...*<sup>66</sup>, fu tra i primi ad aprire questo nuovo corso intellettuale. Spinto da idee riformatrici, convinto che l'agricoltura fosse «la principale ruota che dà il moto alla macchina politica», indicò nel rafforzamento del diritto di proprietà e nell'istruzione della classe contadina i mezzi più efficaci per incoraggiare la crescita del settore. Il suo desiderio era di veder sostituito a un ceto proprietario assente e disinteressato una classe padronale più attenta e consapevole, capace di guidare l'innovazione agricola e produrre ricchezza<sup>67</sup>. La critica non risparmiava neppure il commercio, a suo parere troppo legato a un'istituzione ormai superata come quella del porto franco, considerato un'espressione della sudditanza dell'economia ligure nei confronti dei paesi industrialmente più progrediti<sup>68</sup>.

Altra voce importante fu quella di Giovan Battista Pini, tra i membri più attivi della Società Patria genovese<sup>69</sup>. Membro del corpo legislativo durante il governo della Repubblica Ligure, si affermò negli ultimi anni del Settecento come esponente della corrente riformatrice che investì la Repubblica aristocratica giunta alla fine della sua esistenza. Vincitore di un concorso della Società patria delle arti e manifatture sui modi di rinvigorire la lavorazione della lana indetto nel 1790, le sue argomentazioni ricalcarono quelle di Broggia:

---

<sup>65</sup> Per una analisi più completa delle tematiche principali discusse nel genovesato oltre il porto franco, v. Luisa Piccinno, *La riflessione economica in Liguria tra scienza e pratica (XVI-XIX)*, in «Rivista di Storia Economica», n. 5 (2002), pp. 1-37.

<sup>66</sup> Gerolamo Gnecco, *Riflessioni sopra l'agricoltura del Genovesato co' mezzi proprj a migliorarla e a togliere gli abusi e vizi inveterati*, Genova, Stamperia Gesiniana, 1770.

<sup>67</sup> Calogero Farinella, *Aspetti del dibattito politico e sociale del Settecento genovese*, in *Storia illustrata di Genova*, a cura di Luca Borzani, Geo Pistarino, Franco Ragazzi, vol. III, Milano, Sellino, 1994, p. 634.

<sup>68</sup> Claudio Costantini, *La Repubblica di Genova nell'Età Moderna*, Torino, Utet, 1978, pp. 466-468.

<sup>69</sup> Su questo personaggio, definito da Luxardo «un grave magistrato e un giudizioso economista» (Fedele Luxardo, *Memorie storiche del borgo e comune di S. Margherita*, Genova, 1857, p. 104), si veda Rossella Gota, *Il Tigullio nelle descrizioni di G. B. Pini (1802)*, Genova, ECIG, 1990, p. 22 e sgg.

Alcuni cittadini lodevoli per le loro buone intenzioni, benché sedotti dalle apparenze, osservano con soddisfazione li magazzini del Porto franco ripieni di mercanzie, come se questi indicassero la prosperità del nostro Commercio, quando realmente ne annunziano la distruzione<sup>70</sup>.

Il suo pensiero economico si basava sulla convinzione nella necessità di assicurare a tutti i cittadini la possibilità di lavorare, condizione da ottenere attraverso un'azione coordinata in ogni settore produttivo. Il porto franco e il ruolo degli stranieri erano incompatibili con questo riformismo genovese che puntava sull'occupazione e sullo sviluppo agricolo. Allo stesso modo furono importanti anche le opinioni dei viaggiatori che restavano impressionati dal funzionamento del porto franco genovese. Tra questi il già citato Charles Dupaty, che nelle sue *Lettres sur l'Italie en 1785* si soffermò proprio su Genova<sup>71</sup>. Dupaty, molto critico riguardo al sistema amministrativo e legislativo genovese, secondo lui affidato al caso, non poteva fare a meno di notare il grande movimento di merci che avveniva nel porto grazie alla franchigia, un grande *entrepôt* dov'era possibile scaricare gratuitamente le merci, pagando le tasse solo in caso di vendita o riesportazione. Il particolare sistema genovese era possibile solo perché i nobili non avevano interesse nel governare bene il paese o ridurre la povertà, giacché erano tutti negozianti interessati al denaro e al commercio<sup>72</sup>.

### 9.7 Verso la riabilitazione delle franchigie

Attraverso riflessioni che furono l'eco dell'enciclopedismo francese e dell'illuminismo italiano, si collocò il lavoro di un importante economista salentino, Giuseppe Palmieri<sup>73</sup>. Mosso dallo studio delle concrete necessità del Regno di Napoli, svolse l'incarico di riordinare le finanze di Lecce.

Critico delle teorie mercantiliste, anche secondo lui legate allo spirito predatorio degli uomini e degli Stati, nelle sue *Osservazioni sulle tariffe con applicazione al Regno di Napoli* pubblicate nel 1788, prese in considerazione il porto franco<sup>74</sup>.

Il commercio fu definito da Palmieri come «principale oggetto della pubblica felicità», collegato al benessere della popolazione; esso doveva essere favorito da provvedimenti economici e politici che mutassero lo status quo. Nel settore più strettamente economico riconobbe l'utilità di

---

<sup>70</sup> Giovan Battista Pini, *Memoria del signor Giovan Battista Pini coronata dalla Società di Storia Patria delle Arti e Manifatture...*, Genova, dagli eredi di Paolo Scionico, 1791, p. 6.

<sup>71</sup> Charles Dupaty, *Lettres sur l'Italie en 1785*, vol. I, Paris, De Senne, 1788.

<sup>72</sup> Ivi, p. 41.

<sup>73</sup> Cfr. Franco Venturi, *Nota introduttiva a Giuseppe Palmieri*, in *Illuministi italiani*, a cura di idem, t. 5, *Riformatori napoletani*, Milano-Napoli, Riccardo Ricciardi, 1962; Antonio Maria Fusco, *Introduzione a G. Palmieri, Riflessioni sulla pubblica felicità relativamente al Regno di Napoli e altri scritti (1787-1792)*, Roma-Bari, Laterza, 1991; Vittorio Franchini, *Giuseppe Palmieri e il pensiero economico meridionale*, in «Studi salentini», vol. 10, 1960, p. 111-130.

<sup>74</sup> Giuseppe Palmieri, *Osservazioni sulle tariffe con applicazione al Regno di Napoli*, in *Scrittori classici di economia politica*, Milano, G.G. Destefanis, 1805 (1 ed.1788).

adottare provvedimenti di tipo liberistico quali l'esenzione da ogni dazio, dogana e gabella per tutti i commercianti, di qualsiasi nazionalità e religione anche tramite la creazione di un porto franco a Napoli o a Messina. Disposizioni di tipo protezionistico per vietare le esportazioni erano invece ritenute necessarie dopo guerre e carestie.

Studio degli scrittori francesi finora citati e di autori italiani quali Broggia e Genovesi, con il quale aveva rapporti personali di amicizia, Palmieri si espresse con una certa prudenza sull'utilità del porto franco: «I porti franchi, si conosce che non sono egualmente utili in tutte le regioni e che in alcune possono essere cagione di danno»<sup>75</sup>. Secondo questo autore le franchigie, una volta adottate e raggiunto l'obiettivo prefissato, dovevano essere eliminate: l'incremento della popolazione o delle imbarcazioni, l'apertura di nuove rotte, ecc.

Il porto franco generava un'inevitabile specializzazione del capitale sul negozio, ben distinto dal "commercio", che poteva rivelarsi controproducente sul lungo periodo. Il far negozio era frutto dell'incontenibile volontà dei negozianti di aumentare i propri ricavi, indole che lo Stato doveva saper sfruttare e incanalare. Le franchigie erano delle deroghe all'amministrazione ordinaria, dei rimedi temporanei, e come tali dovevano essere trattati: passato il male, doveva venir meno la medicina<sup>76</sup>. Si correva il rischio, altrimenti, di agevolare l'ingresso di prodotti stranieri impedendo il decollo di una produzione nazionale.

Nello stesso tempo negò l'assioma, caro a molti economisti da Montesquieu in poi, secondo il quale la perdita del fisco dovuta alla rimozione dei dazi si sarebbe ripagata da sé con l'accrescimento del traffico: «Se dunque le franchigie producono sicuro danno a tutti ed incerto utile a pochi, non so come possan permettersi o tollerarsi»<sup>77</sup>. Il contrabbando poi era un rischio sempre dietro l'angolo, per cui la soluzione proposta da Palmieri consisteva nell'abbassamento in generale delle tariffe dello Stato, unito alla libera circolazione delle merci all'interno. Le preferenze verso uno scalo specifico avrebbero offeso la libertà e la proprietà. Era critico anche rispetto alle opinioni degli economisti d'oltralpe a lui contemporanei:

I filosofi Francesi, conosciuti sotto il nome di Economisti, malgrado l'antecedente credito e favore parlarono invano per la libertà del commercio. Questo principio della loro scienza [...] non ebbe affatto luogo ne' nuovi stabilimenti e fu men considerato dell'imposizione diretta e unica, altro principio di quella nuova teoria che tanto encomiata con parole fu disprezzata co' fatti<sup>78</sup>.

---

<sup>75</sup> Palmieri, *Osservazioni sulle tariffe*, cit., p. 275.

<sup>76</sup> Ivi, p. 46.

<sup>77</sup> Ivi, p. 50.

<sup>78</sup> Ivi, p. 245.

Da Palmieri il porto franco, espressione di una vecchia mentalità di competitività tra le nazioni, fu ulteriormente ridefinito nelle sue capacità e potenzialità. Il commercio doveva rimanere saldamente nelle mani dello Stato, unico garante della pubblica felicità. Una volta raggiunti gli obiettivi prefissati, l'abolizione degli statuti privilegiati doveva avvenire senza esitazione e ignorando l'opposizione di coloro che ne beneficiavano, guidati solo dall'abitudine e dai propri interessi.

Durante il periodo rivoluzionario in Francia la questione fu largamente discussa nel corso dei dibattiti politici<sup>79</sup>. Tra le voci autorevoli che si espressero a proposito delle franchigie portuali figurava quella di Honoré - Gabriel conte di Mirabeau, deputato del terzo Stato per la città di Aix. Figlio di Victor Riqueti, i rapporti con il padre furono particolarmente travagliati. Tra il 1784 e il 1786 Honoré Mirabeau si segnalò come vivace panflettista, pubblicando alcuni opuscoli violenti, uno dei quali contro Giuseppe II, e altri di denuncia contro alcuni istituti finanziari ed economici dell'epoca<sup>80</sup>.

Promulgato il decreto di convocazione degli Stati generali, cercò di ottenere un mandato come rappresentante della nobiltà in Provenza. Rifiutato dai nobili, decise di presentarsi per il terzo Stato. Eletto per il terzo Stato sia a Marsiglia che ad Aix, scelse di rappresentare quest'ultima; nelle settimane che videro la trasformazione degli Stati generali in Assemblea Nazionale Costituente, di fronte a un corpo legislativo esaltato e inesperto, sostenne la necessità di una condotta "legale e graduata", la sola in grado di ottenere l'assenso del re, a suo giudizio indispensabile.

Durante le appassionante lotte del 1789 e del 1790 si mantenne sostanzialmente fedele al suo programma, comportante l'abolizione del regime feudale e del privilegio e l'istituzione di un sistema rappresentativo, fondato sull'uguaglianza civile. Nel corso delle sedute della Assemblea Nazionale, il 27 giugno 1789 diede la seguente definizione dei porti franchi:

Ce seraient les ports où se réunissent, et la plus grande commodité pour les consommations intérieures, et les avantages les plus propres à attirer les acheteurs étrangers, ou à faciliter les envois hors du royaume. Si la loi fait des ports francs, c'est la nature qui les indique; c'est elle qui détermine notre choix<sup>81</sup>

Il porto di Londra fu descritto come esempio virtuoso per la libertà dai dazi sulle merci straniere, in quanto l'esenzione sui prodotti provenienti dalle Indie permetteva di considerare la capitale inglese come un porto franco. I porti franchi erano una eccezionalità necessaria, dei luoghi dove permettere

---

<sup>79</sup> Nel capitolo successivo è analizzato il discorso specifico sul porto franco marsigliese tra il 1789 e il 1817.

<sup>80</sup> René de Castries, *Mirabeau: ou l'échec du destin*, Paris, Fayard, 1960 ; Philip Guillaume, *Mirabeau*, Paris, Encre, 1982.

<sup>81</sup> Honoré Gabriel Riqueti conte di Mirabeau, *Discours et opinions de Mirabeau*, vol. II, a cura di M. Barthe, Paris, Kleffer et Caunes eds., 1820, p. 416

il deposito in franchigia delle merci straniere per facilitarne la circolazione. A questo scopo erano state scelte in passato le località più adatte del Regno: Marsiglia, Dunkerque e Bayonne.

L'opinione di Mirabeau godeva di molto credito: il fatto che anch'egli si fosse espresso a favore dell'esistenza di tali sistemi di eccezione fu riportato entusiasticamente dai successivi difensori delle franchigie. In particolare venne ricordato come Mirabeau e l'abbé Meury, nemici nelle assemblee e deputati rispettivamente del terzo Stato e del clero, si trovassero d'accordo solo riguardo i benefici del porto franco, perché «la nature donne aux ports francs leur patente»<sup>82</sup>.

In un'altra orazione in difesa dei traffici con le Indie, il porto franco venne di nuovo giudicato come una misura indispensabile e quello di Marsiglia fu definito il più appropriato perché vi si commerciava direttamente con la Turchia, grande mercato di sbocco per i prodotti indiani<sup>83</sup>.

Jacques Peuchet, nella sua *Bibliothèque Commerciale* pubblicata nel 1805, inserì il porto franco tra le istituzioni utili per ristabilire l'industria e il commercio. Nonostante il sistema delle franchigie in Francia fosse stato abolito nel corso della Rivoluzione, si continuò a considerarlo uno strumento importante per la prosperità del paese<sup>84</sup>.

Il tema fu ripreso dall'economista Jean Charles Léonard Simonde de Sismondi nel 1803, nel *De la Richesse Commerciale*<sup>85</sup>. L'autore dedicò tutto il nono capitolo dell'opera alla trattazione del sistema dei porti franchi, in linea con l'accresciuto interesse a livello politico e legislativo.

Nato da una famiglia benestante, ricevette una formazione economica e svolse il praticantato in una banca di Lione vivendo poi tra Svizzera, Toscana e Inghilterra<sup>86</sup>. Seguace di Smith, la constatazione degli effetti sociali e morali dello sviluppo della grande industria in Inghilterra lo indusse però, in un secondo momento, a reagire contro il sistema capitalistico con i *Nouveaux principes d'économie politique* nel 1819, tanto da farlo considerare poi tra i precursori del socialismo<sup>87</sup>.

Sismondi nel 1803 definì il porto franco come il luogo dove era possibile per i mercanti, di qualunque nazionalità, scaricare le merci e ritirarle in caso di mancata vendita senza pagare dazi in entrata o in uscita.

---

<sup>82</sup> M. Garonne aîné, *Réflexions sur le commerce de France*, Paris, Monge, 1804, p. 116. Sulla rivalità tra Meury e Mirabeau cfr. Xavier Raduget, *La carrière politique de l'abbé Maury de 1786 à 1791 (suite)*, in «Revue d'histoire de l'Église de France», t. 3, n. 18, 1912, pp. 631-643.

<sup>83</sup> Ivi, p. 422.

<sup>84</sup> Jacques Peuchet, *Bibliothèque commerciale*, vol. 6, Paris, Buisson, 1802, pp. 375-376.

<sup>85</sup> Jean Charles Léonard Simonde de Sismondi, *De la Richesse Commerciale ou Principes d'Economie Politique*, vol. II, Ginevra, Paschoud, 1803.

<sup>86</sup> Sismondi inoltre viaggiò molto e visse in Toscana, dove ebbe modo, come scrive lui stesso, di osservare il funzionamento e i problemi posti dal porto franco di Livorno. Cfr. Simonde de Sismondi, *De la Richesse Commerciale* cit., p. 431.

<sup>87</sup> Cfr. Richard Arena, *Note sur les apports de Sismondi à la théorie classique*, in «L'Actualité économique», n. 574, 1998, pp. 565-588; Richard Arena, *Sismondi et l'analyse des crises économiques*, in «OEconomia», n. 3-2, 2013, pp. 179-197.

Fece risalire questo sistema al mercantilismo, quando il commercio di trasporto era visto come la fonte più vantaggiosa per la ricchezza dello Stato<sup>88</sup>. Eppure il porto franco, una volta che una nazione fosse diventata abbastanza ricca grazie al suo commercio, doveva a quel punto essere abbandonato, per evitare lo spettro del ristagno economico. La franchigia poteva essere un pericolo perché, come avevano già fatto notare autori del calibro di Genovesi, qualora le nazioni rifornite dai porti franchi si fossero date al commercio diretto dei prodotti con i mercanti d'origine, avrebbero determinato l'immediato fallimento dei punti di smercio privilegiati.

Sismondi citò Bayonne, Dunkerque, Marsiglia, Genova, Livorno, Ancona e Trieste come esempi di successo del privilegio della franchigia<sup>89</sup>. Tutte queste località si erano trasformate in altrettanti *entrepôts* del commercio mediterraneo. Si rifece però alle critiche di Herrenschwald spiegando che il porto franco non poteva attirare il commercio di trasporto, ma si limitava semplicemente a risparmiare una perdita a cui questo commercio di solito andava incontro. Inoltre favoriva l'ingresso nel paese di capitali stranieri, dai quali si rischiava di diventare dipendenti:

Les nations capitalistes [...] regardent tous les ports francs comme étant pour elles une seconde patrie. En effet, l'on trouve à Livourne, à Gênes, à Ancône, à Trieste, et même à Venise, des colonies de riches marchands Hollandais, Anglais, Hambourgeois, Genevois, Levantins [...] qui font de ces ports le centre de leur commerce<sup>90</sup>.

I capitali impiegati rimanevano in mano agli stranieri che facevano semplicemente un commercio di importazione o di esportazione con i paesi d'origine. L'unica eccezione fu il porto franco di Genova, dove si erano accumulati capitali così rilevanti, secondo l'autore, che l'unico modo per impiegarli era in questo tipo di traffici<sup>91</sup>.

Il porto franco poteva generare una spinta propulsiva solo quando perfettamente integrato nel sistema economico e doganale del paese di cui faceva parte, di modo che i capitali che vi entravano, anche stranieri, potessero essere reinvestiti in produzioni dell'interno e non rimanere confinati al commercio di trasporto. Una corretta amministrazione delle dogane e l'abbassamento di tutti i dazi sulle merci avrebbero evitato un altro dei problemi legati alle franchigie, lo sviluppo del contrabbando.

---

<sup>88</sup> Sismondi si era formato sul volume di Mengotti, cfr. Francesco Mengotti, *Il Colbertismo (Ragionamento sulla libertà naturale nel commercio de' generi greggi, 1792)*, Firenze, Stamperia Piatti, 1819 (1ed. 1792).

<sup>89</sup> Simonde de Sismondi, *De la Richesse Commerciale*, cit., p. 426.

<sup>90</sup> Ivi, pp. 429-430.

<sup>91</sup> Si può forse cogliere un parallelismo col Palmieri, che a sua volta lamentava la specializzazione dei capitali stranieri sul commercio piuttosto che negli investimenti interni. Entrambi gli autori inoltre riconoscevano l'eccezionalità della situazione genovese.



La Francia divenne, nell'analisi di Sismondi, uno dei paesi che avevano più bisogno dei porti franchi. Gli stranieri sarebbero stati asserviti al commercio di trasporto portando i propri capitali nel paese, «car les marchands n'appartiennent à aucun pays, ils sont toujours citoyens de celui où il y a le plus à gagner»<sup>92</sup>. Sismondi arrivò a proporre l'estensione di un analogo regime di franchigie anche alle città di frontiera come Ginevra, Colonia, Magonza e Strasburgo.

Nell'evoluzione del suo pensiero durante gli anni successivi, tuttavia, il ruolo del commercio fu ridimensionato. Poiché dipendente da una sorta di «pubblico metafisico» di cui era difficile prevedere i bisogni e le esigenze, ogni errore di calcolo poteva portare a perdite inaspettate:

Plus le commerce s'étend, plus les échanges se multiplient entre des pays éloigné, plus ils dévient impossible aux producteurs de mesurer exactement les besoins du marché qu'ils doivent pourvoir<sup>93</sup>.

Le franchigie portuali rimanevano un utile strumento solo sul breve periodo, l'essenziale era creare una facile circolazione interna dei capitali per stimolare le produzioni e lo sviluppo manifatturiero.

Alla posizione critica sui porti franchi che caratterizzò la seconda metà del Settecento fece seguito questa parziale riabilitazione. Se inseriti correttamente nel ciclo economico di una nazione, i porti franchi potevano servire a mettere in circolazione i capitali per facilitare gli investimenti, che dovevano però essere diretti verso lo sviluppo delle infrastrutture produttive del paese. Alla riabilitazione francese seguì quella italiana. In seguito alla caduta del regime napoleonico e con la fine del blocco continentale, i porti franchi conobbero una nuova notorietà. Oltre che nelle agende politiche di città come Genova, Livorno, Marsiglia o Napoli, la franchigia portuale era presente come argomento di discussione anche nei dibattiti degli economisti. Tra i primi a riprendere l'argomento attuandone una completa rivisitazione in Italia fu il filosofo-economista piacentino Melchiorre Gioia<sup>94</sup>.

Considerato il principale interprete della modernizzazione apportata dal regime napoleonico, si distinse dagli economisti del suo tempo per l'importanza data a temi quali la grande proprietà e l'agricoltura. Nel 1807 i suoi scritti gli valsero la nomina alla direzione del nascente ufficio di Statistica: in questa veste iniziò una febbrile attività fatta di studi corredati da tabelle, quadri sinottici, raffronti demografici, causa di nuove e accese polemiche e della successiva rimozione dall'incarico.

---

<sup>92</sup> Simonde de Sismondi, *De la Richesse Commerciale*, cit., pp. 440-441.

<sup>93</sup> Jean Charles Léonard Simonde de Sismondi, *La politique des revenus*, in *Quatre études sur la politique sociale et le développement économique*, Neuilly-sur-Seine, Delta, 1981, p. 54.

<sup>94</sup> A Napoli negli anni '30 del secolo si scatenò un vivace dibattito, trattato nel capitolo 11.

Il porto franco, presentato nel corso del *Nuovo prospetto delle scienze economiche* nel 1815, rappresentava una valida alternativa al sistema inglese del *drawback*. Le franchigie, oltre ad assicurare il commercio di economia, favorivano l'affluenza di capitali esteri, da Gioia giudicati positivamente: i porti di Livorno, Genova, Ancona, Trieste e Venezia, con le loro colonie di forestieri, costituivano una fonte di ricchezza per le regioni di cui facevano parte, grazie ai capitali che immettevano in libera circolazione. Su questo passaggio citò direttamente Sismondi ma senza le riserve avanzate da quest'ultimo<sup>95</sup>.

Allontanandosi anche da Jean-Baptiste Say, Gioia abbandonò la distinzione tra consumi produttivi e improduttivi considerando ogni spesa benefica per l'economia, perché capace di promuovere successive produzioni. Gioia ritenne i consumi superflui come i più essenziali, indice della buona salute dell'economia nazionale<sup>96</sup>.

La facilità di importazioni ed esportazioni, favorite dalle tassazioni ridotte e dalla certezza dello smercio, accrescevano la rapidità della circolazione delle merci. All'aumento di velocità degli affari seguiva il bisogno di avere un sistema efficiente che permettesse tali cambiamenti. Questo comportava una maggiore manodopera, che avrebbe permesso ai contadini dalle campagne di trovare impiego come marinai, manovali o artigiani. Inoltre, come affermato dai difensori del porto franco di Marsiglia, questi statuti privilegiati costituivano una difesa dalla peste in Francia o in Italia: se costretti solo a fare il passaggio in quarantena senza soggiacere al successivo pagamento di imposizioni, i mercanti avrebbero preferito rinunciare a eventuali contrabbandi. Così si sarebbe ottenuto un controllo efficiente sulle merci levantine in entrata. Con la diffusione delle idee liberali nel XIX secolo il ruolo del porto franco venne ridimensionato.

### 9.8 *L'eredità di queste definizioni*

La franchigia iniziò ad 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. Il porto franco non creò la libertà di commercio, ma contribuì alla sua formulazione, in un fenomeno di scala europea.

Le incertezze sul suo funzionamento e l'importanza di fenomeni di contrabbando, anche stimolati dallo stesso paese che concedeva questi statuti, come per i porti franchi caraibici, permisero di reinterpretare tale misura a fini imperialistici. Un esempio furono i porti franchi coloniali o le successive franchigie in Asia, a Singapore o Hong Kong, pensate per penetrare in mercati altrimenti

---

<sup>95</sup> Ivi, p. 219-222.

<sup>96</sup> Cfr. Francesco Sofia, *Melchiorre Gioia*, in Enciclopedia Treccani online, *Il contributo italiano alla storia del Pensiero*, URL: [http://www.treccani.it/enciclopedia/melchiorre-gioia\\_%28Il-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Economia%29/](http://www.treccani.it/enciclopedia/melchiorre-gioia_%28Il-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Economia%29/)

difficilmente accessibili. La crisi del sistema in Italia e in Francia portò invece alla graduale applicazione di politiche doganali unitarie.

Le diverse teorie degli autori esposte finora rappresentarono la base di ogni dibattito sulle franchigie portuali. Nella Marsiglia di fine '700 furono frequenti i rimandi ai lavori di d'Argenson, Sismondi o Montesquieu. Francesco Foramiti, parlando del porto franco veneziano nel 1829, fece esplicito riferimento a Gioia, Sismondi e Broggia<sup>97</sup>. Nel dibattito svoltosi in Francia e in Italia tra la fine del XIX secolo e gli anni '30 del XX sul possibile ritorno al sistema dei porti franchi, i principali autori coinvolti si rifecero ancora ai classici di Sismondi (Paul Masson) o di Gioia (Bruno Minoletti)<sup>98</sup>.

---

<sup>97</sup> Cfr. Francesco Foramiti, *I vantaggi del porto franco*, Venezia, Alvisopoli, 1829.

<sup>98</sup> Cfr. Masson, *Ports francs*, cit. ; Bruno Minoletti, *I porti franchi*, Torino, Einaudi, 1929.

## LA CREAZIONE DEL MITO: IL PORTO FRANCO DI MARSIGLIA TRA RIVOLUZIONE E RESTAURAZIONE

In questo capitolo ho preso in considerazione l'epilogo della storia del porto franco marsigliese e la affermazione del "mito" della franchigia, spesso ancora presente nei discorsi di economisti e politici per tutto il XIX secolo<sup>1</sup>. Gli archivi della Camera di Commercio sono ricchi di memoriali su questo argomento. Sebbene nella maggior parte dei casi manchino i nomi dei singoli redattori di questi documenti, con il trasferimento delle discussioni in ambito nazionale divenne necessario indicare dei deputati specifici, di cui ho trovato la documentazione. Partendo dal riassunto delle vicende della franchigia scritto da Paul Masson, il quale ha mobilitato le sole fonti locali, ho cercato altri documenti che mi permettessero di approfondire alcuni aspetti peculiari, come la vicenda del Gran Teatro di Marsiglia riportata più avanti. Per questa ragione ho svolto un periodo di ricerca negli archivi parigini e nella Bibliothèque Nationale de France (BNF). In questi siti ho trovato una grande mole di documenti, alcuni in numerose copie conservate anche negli ACCIMP, che permettono di approfondire la questione. Per quanto riguarda i discorsi sul mito, ho preferito consultare documenti come memoriali, libri e saggi sull'argomento, di cui spesso si può trovare una copia in Gallica, la biblioteca digitale della BNF.

Una data importante per il processo di consolidamento del mito della franchigia marsigliese può essere fatto risalire alla genesi di un lungo memoriale prodotto dalla Camera di Commercio nel 1775. Si trattò di uno dei testi più completi e meglio argomentati sulla franchigia, scritto dai deputati del commercio in un momento di "crisi" della propria rappresentanza. La *Municipalité* e la nobiltà opposte alla *Chambre* avevano riconquistato terreno attraverso il ritorno della carica del primo *chaperon* e la nuova riforma municipale; il memoriale dettagliato sul porto franco rappresentò la difesa della vecchia costituzione marsigliese<sup>2</sup>. Inoltre in questo documento si codificarono in modo quasi definitivo i principali punti a favore dello statuto privilegiato cittadino. Molti dei ragionamenti esposti in questo documento furono ricopiati quasi identici nei memoriali di fine secolo.

<sup>1</sup> Fino ad arrivare ai primi anni del '900. Cfr. Bruno Marnot, *Le rejet des ports francs et la peur de la fraude en France (au tournant du XXe siècle)*, in Gérard Béaur e al., *Fraude, contrefaçon, contrebande de l'Antiquité à nos jours*, Ginevra, Librairie Droz, 2007, p. 165-181 ; cfr. Fernand Amiot, *Un port franc à Marseille. Etude historique, théorique et pratique*, Tesi di Dottorato, Marsiglia, Université de Marseille, 1899.

<sup>2</sup> Biagio Salvemini, *Spazi del mercato, spazi della città : gerarchie sociali ed istituzioni a Marsiglia fra la Fronda e la Rivoluzione*, in *Acque, terre e spazi dei mercanti. Istituzioni, gerarchie, conflitti e pratiche dello scambio dall'età antica alla modernità*, a cura di Daniele Andreozzi, Loredana Panariti, Claudio Zaccaria, Trieste, Editreg, 2009, pp. 15-40.

L'investitura regia di Luigi XVI nel 1774 spronò la Camera di Commercio di Marsiglia a rinnovare i suoi sforzi per ottenere una nuova conferma solenne delle franchigie e del proprio ruolo negli equilibri cittadini<sup>3</sup>. Il Regno stava vivendo una grave crisi finanziaria, il supporto dato alla rivoluzione americana in questi anni aveva contribuito ad aumentare il deficit dello Stato, creando una seria crisi di liquidità. I primi anni del nuovo sovrano sembravano dover essere caratterizzati dall'avvio di una serie di riforme, in parte patrocinata dal nuovo ministro delle finanze Turgot<sup>4</sup>.

L'intendente di Provenza De Latour discusse con la Camera dell'opportunità di richiedere la conferma del porto franco già nei mesi successivi all'insediamento del sovrano. In particolare fece notare come per Marsiglia fosse il momento migliore per proporre la questione, sfruttando la benevolenza del neo-eletto Ministro della Marina Antoine De Sartine: «le point le plus essentiel est de parvenir à retablir entièrement la franchise du port»<sup>5</sup>. Ai vertici del potere municipale si trovava Joseph de Marin, negoziante di una famiglia autorevole, insieme ai due *échevins-négociants* Lazare Peirier e Joseph Guey.

L'intendente imputò la debolezza delle posizioni della Camera fino a quel momento al fatto che non riusciva a perseguire una linea politica costante e oscillava continuamente tra la volontà di far considerare Marsiglia come una città straniera a tutti gli effetti, da un punto di vista doganale, e il volerla trattare essenzialmente come nazionale ai fini della produzione manifatturiera: una dicotomia irrisolvibile che si sarebbe posta con evidenza nel periodo della Restaurazione. Questa in fondo fu la peculiarità del caso marsigliese, ciò che la contraddistinse rispetto alla maggior parte degli altri porti franchi mediterranei, dove la volontà sovrana di solito coincideva con quella locale e il porto rimaneva almeno formalmente integrato al tessuto di cui faceva parte.

De Latour suggerì di puntare sullo statuto di città straniera per potersi sottrarre alle ingerenze della fiscalità regia, come volle lo stesso Luigi XIV nel momento in cui firmò l'editto del 1669 e l'ordinanza del 1703. Allo stesso modo l'intendente invitò la Camera a scrivere un memoriale dettagliato sulla franchigia del porto: «un mémoire de cette espèce ne peut pas être rédigé dans un mois, il demande du temps, des connaissances particulières et un concours de lumières»<sup>6</sup>.

Conveniva adottare una retorica che presentasse Marsiglia in quanto città straniera, ma ricordando sempre il beneficio che apportava al *bien public* e il rischio che i suoi mercanti

---

<sup>3</sup> Paul, Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII siècle*, Paris, Hachette, 1911, p. 119. L'avvento del nuovo sovrano era spesso seguito dalla riconferma di tradizionali privilegi, sull'esempio dei suoi predecessori. Cfr. Gail Bossenga, *The politics of Privilege, Old regime and revolution in Lille*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991, p. 3.

<sup>4</sup> Henry C. Clark, *Compass of society, commerce and absolutism in Old-Régime France*, Lanham, Lexington Books, 2007, pp. 221-256.

<sup>5</sup> ACCIMP, D 25, *franchise du port*, 23 aout 1774.

<sup>6</sup> Ivi, 23 aout 1774.

prendevano nell'affacciarsi sul commercio internazionale invitando gli stranieri nel porto, motivo in più per ottenere dal Ministro la conferma delle franchigie.

La Camera mise subito in moto i suoi agenti per seguire il consiglio di De Latour, influente sostenitore della franchigia. Il 31 ottobre 1774 l'intendente scrisse un'altra lettera dove riferì che il 16 ottobre Guillaume Rostagny, deputato rappresentante di Marsiglia nel consiglio di Commercio, aveva ricevuto dalla Camera un progetto di *mémoire* per chiedere il ristabilimento completo della franchigia<sup>7</sup>.

In questa lettera l'intendente suggeriva prudenza, chiedendo alla Camera di attendere un momento più favorevole, o almeno che il sovrano fosse a Versailles. A Marsiglia iniziò la preparazione in vista del possibile scontro politico in cui domandare un nuovo editto di porto franco, attraverso l'invio di lettere ai sostenitori della causa tra le autorità parigine. Mancava sempre meno alla stesura di un *mémoire* come quello auspicato da De Latour. Proprio in questo clima, nell'aprile del 1775, venne inviata all'Intendente la copia di una relazione preparatoria già spedita anche al Ministro Sartine.

Il testo fu redatto per mettere il Ministro a conoscenza della situazione del porto franco di Marsiglia e della strategia che le autorità locali avrebbero voluto seguire nel corso della sua difesa<sup>8</sup>.

Sebbene le motivazioni e i discorsi per difendere lo statuto privilegiato cittadino potevano subire variazioni nel corso del tempo, la struttura del discorso tendeva a uno schema consolidato, così che il *mémoire* scritto nel 1775 contenente l'elenco dei benefici per il Regno o le accuse contro i gabellieri presentava lo stesso impianto dei testi analoghi redatti a inizio secolo o durante il periodo rivoluzionario.

Il punto principale della relazione verteva sui danni apportati dai *fermiers* per non aver rispettato una franchigia che poteva rendere la città di Marsiglia la più potente del Regno, una risorsa essenziale per lo Stato. Questi danni di solito erano individuati nelle «tracasseries» contro i mercanti, quali potevano essere le perdite di tempo con controlli non previsti o le richieste di pagamenti per tasse non dovute<sup>9</sup>. Alla mancanza di considerazione per il bene comune da parte dei *fermiers* si contrapponeva la lungimiranza di Luigi XIV nella formulazione delle norme per incentivare l'arrivo e l'assimilazione degli stranieri.

La situazione attuale sembrava addirittura peggiore di quella precedente il decreto del 1703: la città veniva considerata come nazionale soltanto quando si trattava di imposizioni regie, come un

---

<sup>7</sup> ACCIMP, D 25, *franchise du port*, 31 octobre 1774. Per maggiori informazioni sull'attività di Rostagny cfr. Cfr. Joseph Fournier, *La Chambre de Commerce de Marseille et ses représentants permanents à Paris*, Marseille, Barlatier, 1920, pp. 143-169.

<sup>8</sup> ACCIMP, D 25, *franchise du port*, 9 avril 1775. Purtroppo le pagine non presentano alcun tipo di numerazione, mi limito a segnalare la fonte.

<sup>9</sup> Una motivazione che ricordava in parte l'accusa di Montesquieu verso le dogane.

territorio straniero quando si dovevano tassare le merci che provenivano da essa. La storia del porto franco veniva progressivamente mitizzata e codificata in un passato recente ma perduto, dove grazie alle franchigie si erano raggiunte vette di prosperità insperate:

C'est à cette franchise qui sont dues les ressources qu'il y a trouvées en tant d'occasion différents, c'est par elle que cette ville a porté le commerce dans toutes les parties du monde, qu'elle a fourni aux manufactures du royaume tous les aliments dont elles ont eu besoin, qu'ont été construites des flottes innombrables de vaisseaux, et que la navigation qui s'en est ensuivie a entretenu les matelots dont sa Majesté a eu besoin pour sa marine<sup>10</sup>.

Secondo questa visione idealizzata, senza il ristabilimento della franchigia la città rischiava di cadere nello stato precedente l'editto del 1669, quando non era che un semplice borgo di pescatori! I toni erano chiaramente esagerati ma la lettera, un semplice riassunto del memoriale ancora da scrivere che la Camera volle mostrare in anteprima ai propri sostenitori, era un perfetto esempio della costruzione retorica dell'ideale di porto franco.

Da misura economica non voluta nel momento della sua formazione nel 1669, si cercò di promuovere la franchigia portuale come statuto stesso della città marsigliese e delle sue élites al potere, in particolare da parte dei negozianti riuniti nella Camera di Commercio, impegnati nella difesa maniacale dell'istituzione. Nei discorsi redatti nel corso del XVIII secolo il porto franco venne presentato come una panacea in grado di rendere un "piccolo borgo di pescatori" la città più potente del Regno. Un ideale destinato a perdurare parzialmente anche nel corso del XIX secolo.

Le mire dei negozianti marsigliesi non si fermarono al ristabilimento della franchigia. Nonostante le lamentele per la crisi del commercio, imputata all'indebolimento del porto franco, la seconda parte del testo trattò di altre questioni.

In primo luogo venne richiesto di regolamentare l'attività dei *courtiers* regi, intermediari nel campo delle assicurazioni e addetti ai cambi che però, a detta della Camera, si dedicavano anche al commercio attivo sfruttando le informazioni riservate in loro possesso<sup>11</sup>. Infine, la parte conclusiva era un esempio della vivacità dell'ambiente mercantile marsigliese, nel quale si cercavano continuamente nuovi sbocchi per speculazioni commerciali.

Vennero sottoposti all'attenzione del Ministro diversi progetti per commerciare in condizioni vantaggiose nelle Indie: eliminazione del monopolio del porto di Lorient, sede di sbarco

---

<sup>10</sup> ACCIMP, D 25, *franchise du port*, 9 avril 1775.

<sup>11</sup> La città aveva appena superato una grave crisi finanziaria causata proprio da questi ufficiali regi, cfr. Francois-Xavier Emmanuelli, *La crise marseillaise de 1774 et la chute des courtiers*, Parigi, Editions du CNRS, 1979; Lucienne Calzaroni, *L'affaire des courtiers royaux de Marseille au XVIIIe siècle*, Tesi di Dottorato, Aix-en-Provence, Université Aix-Marseille, 1952.

privilegiato della compagnia delle Indie e nominato porto franco ufficialmente dal 1680<sup>12</sup>; liberalizzazione del commercio nelle colonie oltremare, con le quali Marsiglia non poteva avere il beneficio della franchigia; allargamento delle rotte comprese nel porto franco, o almeno concessione di gratifiche ai mercanti che avessero intrapreso le rotte del mare del Nord o per la Guinea; ottenimento dalla Sublime Porta di un trattato di commercio per l'accesso ai porti del mar Nero.

Queste richieste dimostravano non solo la crescita dei traffici cittadini e perciò la necessità di un nuovo impiego del capitale eccedente attraverso la ricerca di nuovi mercati, ma anche la capacità della Camera di rivolgersi alle autorità regie per difendere gli interessi locali, in primo luogo il porto franco, attraverso una retorica che si richiamava sempre al bene superiore dello Stato.

In questo momento Marsiglia si trovava in una situazione ancora più particolare di quanto non fosse prima dell'editto del 1703. In quella che doveva essere «una città, porto e territorio» franco si trovavano 12 banchi di riscossione diversi: oltre al banco delle gabelle per carne e pesce salati e per i tabacchi, vi erano poi altri che controllavano la fabbricazione e la vendita di alcune mercanzie: banco per i drappi, per i prodotti in oro e argento, per le carte da spedire nel Levante, delle carte da gioco, del cuoio lavorato, ai quali si aggiunse il banco della carta bollata<sup>13</sup>. Ognuno riscuoteva delle tasse di importo diverso, i più importanti erano il banco del 20%, gestito dalla Camera, insieme a quello del Consolato; il banco del *Domaine d'Occident* percepiva il 3% sui prodotti di origine coloniale, infine vi era il banco del *Poids et caisse*, forse il più attivo di tutti, dove 75 pesatori pubblici pesavano le merci vendute sul posto e riscuotevano una percentuale. A questi 12 banchi se ne aggiunse un tredicesimo, detto dei *Droits de la ville*, che riscuoteva le imposizioni municipali sui prodotti alimentari come carne, farina e vino per pagare l'esenzione dalle imposizioni regie della taglia e della capitazione<sup>14</sup>.

### 10.1 Il memoriale del 16 ottobre 1775

Il 16 ottobre del 1775 a Guillaume Rostagny fu inviato il memoriale più ampio e argomentato sulla situazione del porto franco dopo il rinnovo del 1703<sup>15</sup>. Si trattò dell'inizio ufficiale, dopo la fase di

---

<sup>12</sup> Masson, *Ports francs*, cit., p. 136. Gérard Le Bouedec, *La place des acteurs locaux dans une ville portuaire sous la tutelle de l'Etat du XVIIIe au XXe siècle. L'exemple de Lorient*, in *La mer en partage. Sociétés littorales et économies maritimes, XVIe-XXe siècle*, a cura di Xavier Daumalin, Daniel Faget e Olivier Raveux, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, 2016, pp. 195-201.

<sup>13</sup> Gaston Rambert (a cura di), *Histoire du commerce de Marseille*, vol. IV, Librairie Plon, Paris, 1954, p. 224.

<sup>14</sup> Jules Julliany, *Essai sur le commerce de Marseille*, Jules Barile, 1842, p. 87. Contro le imposizioni vennero prodotti memoriali e franchigie da ogni ordine, cfr. Joseph Billioud, *La boucherie à Marseille aux XVIIe et XVIIIe siècles: monopole, contrebande, franchise*, in «Provence Historique», n. 95, 1974, pp. 68-85; Joseph Billioud, *La carte à jouer, une vieille industrie marseillaise*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 34, 1958, pp. 16-24.

<sup>15</sup> ACCIMP, D 25, *franchise du port*, 16 octobre 1775. Le pagine del memoriale non sono numerate, a questo documento si farà riferimento nelle prossime pagine.



preparativi osservata nelle righe precedenti, di una nuova battaglia economica, politica e diplomatica per la difesa del particolarismo marsigliese. I ceti dirigenti al potere, lungi dall'essere uniti, erano attraversati da tensioni acute: il *mémoire* del 1775 è stato un tentativo di usare la *franchise* come fondamento di un ruolo dirigente urbano del ceto mercantile raccolto intorno alla *Chambre*, il cui quasi-monopolio era stato perso con la riforma dello statuto municipale del 1766. Si è scelto, nelle pagine che seguono, di presentare e riportare per sommi capi i principali punti trattati in questo documento, relazione manoscritta di 119 pagine sulla storia e le condizioni del porto franco. Dall'analisi della retorica impiegata, ma anche dalla semplice osservazione delle motivazioni addotte in sostegno della franchigia del porto e del suo mantenimento, emergeva con chiarezza l'ideale di un certo tipo di porto franco ripetuto costantemente nella seconda metà del XVIII secolo.

Da questo memoriale attinsero tutti i successivi storici delle franchigie di Marsiglia. Nell'andamento del testo e nello sviluppo del discorso si possono riconoscere una serie di motivi e di rapporti causa-effetto che furono fatti propri dalla storiografia ufficiale nel corso del XIX e, sorprendentemente, anche del XX secolo.

Dopo aver richiamato gli attacchi subiti dalla franchigia nel corso del secolo, il discorso iniziava con l'elenco dei vantaggi portati al Regno dallo statuto eccezionale della città. Le prime pagine furono dedicate alla ripresa e all'interpretazione rigo per rigo dell'editto del 1669, con i commenti della Camera tra un punto e l'altro per ricordare come il sovrano *éclairé* Luigi XIV avesse voluto la franchigia non per l'interesse particolare della città di Marsiglia, ma per il bene superiore di tutto il suo dominio, assecondato in questa volontà dall'altrettanto illuminato ministro Colbert. Ci si richiamò al primo editto come esempio di liberalità, nel quale le uniche merci proibite erano quelle utili per la costruzione e l'armamento, mercanzie «reputés de contrebande par le droit des gens».

La successiva crescita della città fu dunque merito della franchigia: i porti rivali di Genova e Livorno non erano più potenti come una volta e il commercio e le manifatture di Marsiglia conobbero uno sviluppo inaspettato. La crescita tuttavia era stata messa a dura prova dal primo momento, a causa della miopia dei *fermiers* «dont l'interet n'est jamais que passager et momentané, et qui est toujours par principe opposé à celui du propriétaire».

La Camera di Commercio, nell'impostazione del discorso, preferì non evocare il ricordo dell'opposizione degli altri porti francesi contrari al monopolio di Marsiglia, probabilmente per assecondare l'immagine di uno scontro univoco tra porto franco-*bien public* contro i *fermiers*. Da questi primi confronti si giunse all'editto interpretativo del 1703 e alla nuova proclamazione della franchigia cittadina, con delle condizioni differenti.

Il memoriale continuava con il resoconto dei nuovi attacchi portati dai *fermiers* che si vollero inserire nella riscossione di tasse non dovute e nel controllo del contrabbando che spettava unicamente agli ufficiali dell'ammiragliato. Le interferenze dei riscossori avevano determinato un gran numero di fallimenti e bancherotte che coinvolgevano i sudditi francesi, tanto che la città avrebbe avuto bisogno di una lunga convalescenza per riprendersi dai soprusi. La rinascita fu giudicata possibile solo se il sovrano avesse accordato di nuovo il ristabilimento dell'intera franchigia per il porto, il territorio e la città di Marsiglia. Per ottenere un simile risultato si esortava tutto il Regno a intervenire nella difesa del porto franco:

La franchise du port de Marseille n'a été créé que par l'édit de 1669 que pour le bien du peuple français pour l'intérêt du royaume de France [e per attirare] le commerce qui se faisait dans les places de Gênes, Livourne, et autres places voisines.

In questo modo l'opposizione al porto franco divenne opposizione al bene del paese e favoreggiamento dei traffici dei paesi stranieri. In un secolo così illuminato come il nostro, continuava il documento, un nuovo editto per la franchigia avrebbe avuto lo stesso successo di quello del 1669, promulgato in un tempo in cui il commercio era ancora nella sua infanzia.

Al di là dell'evidente intento retorico, gli autori del memoriale ammettevano l'esistenza di condizioni diverse tra la prima imposizione della franchigia nel 1669 e una sua possibile riaffermazione. Eppure proprio la crescita e l'aprirsi di nuovi commerci faceva sentire il bisogno di ritornare al porto franco iniziale, uno strumento già conosciuto e al quale erano attribuite così tante conseguenze benefiche, come soluzione dei mali e delle incertezze in una situazione sempre più in espansione e difficile da controllare<sup>16</sup>.

Ma quali erano le conseguenze degli attacchi alla franchigia? Al di là della crisi dei negozianti della città, un altro aspetto da tenere in conto quando si parlava di porti franchi era la presenza di forestieri. Per questa ragione gli stranieri abituati a venire a Marsiglia, richiamati dalla libertà che vi si godeva, con l'imposizione di nuove tasse e limitazioni iniziarono a fuggire verso altri porti vicini come Nizza, Genova e Livorno, dove avrebbero trovato libertà e franchigie.

Ancora una volta il confronto era solo con gli altri porti franchi a cui si aggiungeva il timore della concorrenza nizzarda, di solito assente, il cui porto era franco già dal 1612<sup>17</sup>. Oltre alla fuga dei mercanti si temeva la diserzione degli stessi negozianti, artigiani e fabbricanti francesi che, non

---

<sup>16</sup> Cfr. Gilbert Buti, *Comment Marseille est devenue port mondial au XVIIIe siècle*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 185, 1998, pp. 72-81; Charles Carrière, *Richesse du passé marseillais: le port mondial au XVIIIe siècle*, Marsiglia, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, 1979.

<sup>17</sup> Vedi I capitolo.

avendo più un mercato di sbocco per i loro affari, sarebbero stati costretti a «une émigration devenue nécessaire».

In questo caso il principale pericolo veniva proprio da Nizza, una città franca dove la visione politica di un abile sovrano aveva ideato la franchigia per attirare negozianti da ogni dove. Non senza una certa carica dovuta alla continua ripetizione di alcuni argomenti, si passava a riassumere i risultati dell'editto del porto franco attraverso le sue principali disposizioni, di cui veniva chiesto il reintegro completo. Nell'editto del 1703 venivano subito chiarite le differenze, ad esempio, per alcune tipologie di merci chiave come le stoffe dall'India, Cina e Levante, di cui si era cercato a più riprese di proibire l'importazione o di permetterla senza il beneficio della franchigia.

Venne denunciata nello specifico l'aggiunta della tassa sulle carte introdotta nel 1771, con la conseguente sistemazione di un banco di riscossione nel centro della città. La Camera spiegò come la manifattura si fosse sviluppata proprio grazie alla franchigia che aveva permesso di soppiantare i rivali genovesi e veneziani per attirare in città la manodopera necessaria. L'indebolimento dello statuto marsigliese aveva comportato la fine di questa industria in via di sviluppo, costituita da 52 manifatture in cui lavoravano più di 400 famiglie. La carta costituiva una importante merce di esportazione per i paesi del Levante dove ogni anno, secondo un rapporto redatto pochi mesi prima, venivano inviate circa 4.600 balle di merce. La crisi del commercio, anche in questo caso, avrebbe arricchito Nizza e Genova, dove le esenzioni erano più numerose.

Alla difesa del libero commercio della carta seguì un discorso analogo per le tasse sul cuoio lavorato. Dal 1759 questo prodotto era sottoposto a tassazione, con il conseguente ingresso di un nuovo banco di riscossione all'interno del confine cittadino, in contrapposizione con l'editto di franchigia. La Camera di Commercio pagò una cifra fissa piuttosto onerosa pur di evitare questa situazione: nel memoriale si chiedeva la completa abolizione dell'imposizione non dovuta.

Altro prodotto in discussione era l'amido. Anche in questo caso la tassazione era ritenuta ingiustificata. In un editto del 1771 si parlava di applicazione alle città del Regno, mentre Marsiglia doveva essere considerata, dal punto di vista doganale, come una città straniera. Al tempo di questa nuova imposizione si trovavano sul territorio marsigliese più di 25 fabbriche, con una distribuzione rivolta soprattutto verso i mercati stranieri. Nel momento della stesura del memoriale, secondo i suoi autori, molte di queste fabbriche stavano fallendo o erano in procinto di trasferirsi all'estero. La tassa risultava particolarmente gravosa per la produzione manifatturiera in quanto gli articoli erano tassati più volte nel corso della complessa lavorazione. Gli operai erano costretti a fare tre viaggi presso i riscossori regi, lontani dal luogo di produzione, con significative perdite di tempo. Per non perdere il guadagno erano poi costretti a omettere sempre qualcosa nelle dichiarazioni di carico, con il rischio costante di incorrere in ulteriori sanzioni.

La difesa di questo privilegio era conclusa, ancora una volta, dalla ripetizione delle quattro imposizioni riconosciute a Marsiglia dall'editto del 1703: *poids et caisse*, carne e pesce salato, *domaine d'occident* e tabacco. Alla fine di ogni punto del memoriale, quasi una formula la cui semplice ripetizione fosse sufficiente a rendere tutto reale, l'elenco di queste tasse era presentato come l'unico legittimo, escludendo ogni possibile aggiunta futura.

L'argomentazione proseguiva con la critica della tassa del 1769 sui prodotti lavorati d'oro e d'argento. Un esempio della inappropriatezza di questa tassa derivava dal fatto che essa non veniva riscossa negli altri porti franchi del Regno, Bayonne e Dunkerque. Era la prima volta che la Camera di commercio di Marsiglia paragonava la propria franchigia a quella di altri porti, in questo memoriale. La sua strategia retorica fu di tenere ben separate le differenti franchigie per marcare l'unicità e l'indispensabilità solo di quella marsigliese, mentre le altre venivano presentate di sfuggita come delle aggiunte al sistema del commercio regnicolo, di cui era possibile fare a meno.

Il fatto che nella contestazione delle tassazioni improprie si fosse deciso di ricorrere anche a questa argomentazione provava la necessità di sfruttare ogni possibile appiglio per ottenere il ristabilimento integrale della franchigia. Un'altra motivazione già sfruttata in passato era il richiamo allo statuto di città straniera e libera dalle imposizioni che riguardavano gli altri porti regnicoli. L'esenzione dai pagamenti poteva essere uno stimolo per lo sviluppo manifatturiero e artigianale, in caso contrario «on aura la douleur de voir les étrangers fonder leurs profits et leurs commerce sur les ruines de l'industrie nationale».

A questo punto seguiva una nuova accusa contro i *fermiers*, i quali non si limitavano a imporre saltuariamente nuove tasse, ma erano considerati i responsabili di un vero e proprio attacco alla franchigia, nel tentativo di scacciare il commercio dal porto franco. Le vessazioni cui erano sottoposti gli stranieri creavano un sentimento di odio e vero e proprio *dégout* verso il porto franco di Marsiglia. Tutte queste ragioni indebolivano lo statuto del porto e non si risolvevano in una semplice diminuzione dei traffici ma in un rafforzamento delle nazioni straniere e dei rivali della Francia.

Il memoriale si concluse con alcune riflessioni generali che potevano essere d'aiuto al sovrano e ai futuri legislatori, attraverso il richiamo alle idee enunciate nelle pagine precedenti. Uno dei principi chiave era che non si potevano obbligare gli stranieri a venire in città a commerciare, ma solo creare le condizioni favorevoli per attirarli. Il loro insediamento creava ricchezze e patrimoni che arricchivano il mondo intero. Da questo discorso, scritto al fine di persuadere il lettore piuttosto che per esprimere la vera condizione del commercio marsigliese, emergeva tuttavia uno degli elementi chiave delle politiche del porto franco: il richiamo agli stranieri.

Sebbene subordinato al commercio nazionale nelle misure volte a regolare il traffico di merci passanti per Marsiglia, si dava pur sempre una grande rilevanza a questo aspetto. Non bisogna dimenticare, come già osservato, che in tutti gli editti di porto franco era presente il richiamo verso componenti selezionate di stranieri. Gli autori del memoriale mettevano in rilievo uno degli aspetti chiave di questa politica, il fatto che «chaque nation peut agir pour obtenir la préférence dans ce concours». Si trattava dunque di una vera e propria concorrenza, una gara tra paesi per accaparrarsi il commercio. Non potendo costringere i mercanti a trafficare con determinati porti, l'unica maniera era quella della lotta e della gara tra porti franchi. Una concorrenza che si operava non solo in termini di franchigie e imposizioni, ma anche sulla base dell'idea di porto franco che si riusciva a far recepire.

In quest'ottica le vessazioni dei *fermiers*, anche quando si fondavano su regolamenti esistenti, contribuivano a diffondere una cattiva immagine del porto franco di Marsiglia che poteva determinare l'abbandono dello scalo. Per avere la meglio in questa competizione non bastavano le sole norme per la libertà doganale, ma era necessario un comportamento più permissivo nel trattamento dei mercanti e una retorica più accattivante. Le tradizioni e la storia venivano indicate come la prova più evidente del successo del porto franco, «la face du Royaume en fut changée».

Alla enunciazione di tali principi generali seguivano le conclusioni vere e proprie del memoriale, enunciate nelle ultime 12 pagine. Ci si rivolse direttamente al sovrano e ai deputati del Consiglio di Commercio. La richiesta era che fosse ristabilito il porto franco di Marsiglia del 1669 con le modifiche dell'editto del 1703. Per ottenere questo obiettivo si sarebbero dovute rimuovere tutte le successive aggiunte effettuate nel corso degli anni, come quella sui tessuti stranieri, sulle carte, sul cuoio, sui prodotti lavorati d'oro e d'argento e sugli amidi. Tutti i banchi di riscossione, eccetto i quattro previsti dall'editto del 1703, sarebbero dovuti essere portati ai confini del territorio cittadino: lo snodo principale dove si sarebbero operati i pagamenti era a Sèptemes<sup>18</sup>.

Questo articolato memoriale, anche se non portò i risultati sperati, svolse un'importante funzione ricapitolativa della storia e della percezione della storia della franchigia a Marsiglia. Prima di tutto, offrì un lungo riassunto delle vicende che coinvolsero questa istituzione nel corso del XVIII secolo. Dalla spiegazione e interpretazione di queste notizie i deputati della Camera, mossi comunque dai propri interessi, cercarono di mostrare al lettore destinatario, il sovrano o i suoi ministri, la grande importanza dell'argomento.

## 10.2 *Il porto franco nei Cahiers de doléances marsigliesi*

---

<sup>18</sup> L'attuale Septèmes-les-Vallons.

Il memoriale del 1775 rimase senza risposta, non ci furono ulteriori rinnovi del porto franco. L'unica eccezione fu l'editto del 1784 che si limitò a confermare in generale i porti franchi già esistenti ma senza scendere nei dettagli della sua portata normativa, molto limitata<sup>19</sup>.

Le franchigie, in particolare quelle di Marsiglia e Dunkerque, furono al centro di numerosi dibattiti dal 1789 al 1815 e nella Restaurazione<sup>20</sup>. La questione del porto franco fu considerata in tutti i suoi principali aspetti, in particolare in confronto con la formula dell'*entrepôt*, analizzando i vantaggi di una franchigia riferita a un intero territorio o solo a una città o a un quartiere, in una sequela di polemiche e progetti di legge mai terminati che contribuirono in modo fondamentale allo sviluppo della tematica autonoma di un mito del porto franco, con vette di idealismo e esaltazione raramente toccate in altri scenari. In particolare i negozianti di Marsiglia, per la maggior parte dei quali il ristabilimento della franchigia tornò all'ordine del giorno già dal 1774, non si sarebbero lasciati sfuggire alcuna occasione per perorare la propria causa.

La redazione dei *Cahiers de doléances*, scritti nel 1789 per portare al sovrano le rivendicazioni dei suoi sudditi, furono il primo passo verso la nomina dei deputati agli Stati Generali. Questi quaderni avrebbero dovuto «proposer, remontrer, aviser et consentir» tutto ciò che riguardava l'amministrazione dello Stato, il controllo di eventuali abusi e in generale l'istituzione di una maggiore uniformità e regolarità nelle disposizioni regie<sup>21</sup>. Partendo dalla lettura dei memoriali scritti in pieno periodo rivoluzionario, conservati nella Camera di Commercio e negli Archivi Nazionali di Parigi, mi sono chiesto se il ristabilimento del porto franco fosse una tematica presente anche nella iniziale redazione dei quaderni, studiati e pubblicati da Joseph Fournier. Dalla loro lettura ho ricavato dei dati interessanti sull'influenza, o sulla percezione dell'influenza, della franchigia per le varie corporazioni cittadine.

Si tratta di documenti rivelatori di ciò che le varie corporazioni, o la fazione dominante all'interno di ciascuna di esse, vedevano come utile e necessario per il proprio benessere e quello cittadino. Va comunque ricordato che i quaderni di Marsiglia sotto molti aspetti si somigliarono tra loro. Spesso le corporazioni di arti e mestieri ricorrevano all'aiuto di notai o avvocati per la redazione degli elenchi di richieste. Probabilmente alcuni professionisti si specializzarono nella compilazione di tali documenti, il che potrebbe spiegare l'unità di forma che contraddistinse le diverse redazioni, come anche la ripetizione di alcune formule di preambolo. Quasi tutti i quaderni erano divisi in tre parti:

---

<sup>19</sup> ACCIMP, D 26, *franchise du port*, 14 mai 1784.

<sup>20</sup> Sui problemi del commercio di Dunkerque cfr. Jacques Teneur, *Les commerçants dunkerquois à la fin du XVIIIe siècle et les problèmes économiques de leur temps*, in «Revue du Nord», vol. 48, n. 188, 1966, pp. 17-49.

<sup>21</sup> AMM, BB 224, Administration communale, f.34. Per il ruolo dei Cahiers cfr. Michelle Vovelle (a cura di), *L'image de la Révolution Française: communications présentées lors du Congrès Mondial pour le Bicentenaire de la Révolution*, Paris, Pergamon, 1989 ; Philippe Grateau, *Les cahiers de doléances. Une relecture culturelle*, Rennes, Presse Universitaires de Rennes, 2015.

- Lamentele riguardanti l'insieme del Regno.
- Problemi specifici della città.
- Rivendicazioni della corporazione in questione.

La possibilità di inviare alla capitale i quaderni fu l'occasione, per i *négociants* della Camera, di dimostrare la pretesa unità della popolazione cittadina nel richiedere il pieno ristabilimento della franchigia<sup>22</sup>. Nelle altre città dove furono compilati quaderni analoghi, come nel caso de La Ciotat, vennero trascritte le richieste dei mercanti locali per l'abolizione dei privilegi del porto franco di Marsiglia che, avvantaggiando una sola località, danneggiavano i traffici nel resto del Regno<sup>23</sup>.

Agli albori del periodo rivoluzionario la *Sénéchaussée* di Marsiglia, principale e autonoma, vale a dire in grado di inviare direttamente i suoi quaderni a Parigi, era composta da otto parrocchie di cui 6 urbane e due rurali. La convocazione degli abitanti che componevano i tre ordini per l'invio dei quaderni venne fissata per il 28 marzo 1789 nella sala dei Concerti, rue Paradis, poi rinviata al 2 aprile<sup>24</sup>.

Queste assemblee, in cui si nominarono i deputati da inviare alla capitale per la riunione degli Stati Generali, furono presiedute dalle autorità municipali marsigliesi, al cui vertice in questo momento si trovavano Joachim-Gabriel-Antoine, *maire* e marchese di Gaillard, Jean-François Arnaud, ex consigliere della *Cour des Comptes*, Joseph Capus, avvocato, Jean-Baptiste-André Thulis, Simon Laflèche<sup>25</sup> e Victor-Joseph Verdilhon<sup>26</sup>, negozianti-*échevins*.

Convocati per la prima volta il 12 marzo, i settanta corpi di mestiere che componevano il terzo Stato a Marsiglia si riunirono, ciascuno separatamente, tra il 16 e il 24 dello stesso mese. Tra di essi i negozianti e gli armatori formavano, per parafrasare un'espressione di Joseph Fournier, l'aristocrazia del terzo Stato<sup>27</sup>. La loro assemblea, per via dell'importanza dei traffici sostenuti, risultava la più importante e solenne. Convocati dalla Camera di Commercio nei locali della Loggia il 19 marzo, questo corpo era composto da 539 negozianti che, con i rispettivi assistenti, arrivava a

<sup>22</sup> Cfr. Adolphe Crémieux, *Le particularisme municipal à Marseille en 1789*, Parigi, Imprimerie de la Cour d'Appel, 1907.

<sup>23</sup> *Cahier de la communauté de la Ciotat (Sénéchaussée d'Aix)*. In *Archives parlementaires de 1787 à 1860, Première série (1787-1799)*, vol. VI, *Etats généraux ; Cahiers des sénéchaussées et bailliages*, a cura di Jérôme Mavidal e Emile Laurent, Paris, Librairie Administrative P. Dupont, 1879. p. 328.

<sup>24</sup> Cf. Augustin Fabre, *Les rues de Marseille*, vol. III, 1868, pp. 167, 169, 182.

<sup>25</sup> Negoziante impegnato nel commercio col Levante, a capo di una casa di commercio a Istanbul e precedentemente deputato del commercio nella Chambre, cfr. Masson, *Dictionnaire biographique*, cit., 284.

<sup>26</sup> Ex *courtier*, fratello del più famoso Pierre Verdilhon, anche in questo caso una famiglia di negozianti impegnati nel commercio col Levante, tra Malta e la Grecia. Cfr. Jean Laporte, *Les Verdilhon, famille marseillaise*, in "Revue Provence historique", n. 40, 1960, pp. 127-145 ; Octave Teissier, *Les anciennes familles marseillaises*, Lafitte Reprints, Marseille, 1995 (1888), pp. 206-232.

<sup>27</sup> Joseph Fournier, *Cahiers de doléances de la Sénéchaussée de Marseille pour les Etat Généraux de 1789*, Marseille, Imprimerie Nouvelle, 1908, p. XXVII.

superare le 1500 persone. Tra la folla di interessi e capitali diversi bisognava eleggere i 12 deputati da mandare a Parigi.

Le operazioni vennero effettuate sotto il controllo di François Roux, membro della Camera di Commercio e dell'*échevin-négociant* Jean-Baptiste André Thulis. Si scelse una votazione pubblica nel corso della quale ogni negoziante votò ad alta voce i nomi dei rappresentanti desiderati, iscritti su quattro registri alfabetici dai quali sarebbero stati selezionati i più votati. Da queste elezioni a maggioranza relativa emersero i nomi di: Lejeans aîné, Roussier, Simon Rolland, Gimon aîné, Etienne Martin, Crudère, Pierre Siau, Samatan aîné, Cli. Salles, Dragon, Liquier e Carraire<sup>28</sup>. Questi dodici deputati furono incaricati di redigere per conto del più potente corpo di mestiere cittadino e insieme con la Camera di Commercio i loro *Cahiers de doléances*.

Il quaderno iniziò con l'allontanamento, quasi l'esorcizzazione, di quell'accusa di particolarismo ricorrente nei dibattiti politici che vedevano coinvolti i negozianti. Come prima cosa dunque la corporazione scelse di chiarire che il proprio interesse era lo stesso di tutti gli altri sudditi francesi, vale a dire la prosperità del Regno. Nel memoriale si insisteva sulla necessità di riformare la *Municipalité*, richiesta ricorrente in molti altri documenti, permettendo di nuovo ai negozianti di accedere al primo *chaperon*. In particolare, si insisteva sui danni portati alla Francia dall'indebolimento delle franchigie di Marsiglia di cui beneficiavano gli altri porti franchi del Mediterraneo. Nella terza sezione, dedicata agli interessi del commercio, si chiese ufficialmente, ai punti 17 e 18, il ristabilimento della franchigia in conformità con gli editti del 1669 e del 1703. Si insisteva sull'unione doganale di Marsiglia e il territorio intorno alla città e sull'adozione di un transito in *entrepôt* per tutte le merci proibite, con i dovuti controlli<sup>29</sup>.

Nelle altre assemblee delle corporazioni di mestiere la redazione avvenne più semplicemente. Le sessioni si aprivano di solito con un discorso del priore o del presidente di turno, che poteva anche essere direttamente ricopiato e utilizzato come testo ufficiale. In altri casi si ricorse all'aiuto di esperti o di notai che misero per iscritto la decisione dell'assemblea. In un modo o nell'altro, tutti questi quaderni vennero compilati e si procedette alla nomina dei singoli deputati delle corporazioni prima dell'incontro generale del terzo Stato. Anche nei quaderni di molte altre deputazioni è possibile trovare il riferimento esplicito al ristabilimento integrale o all'ampliamento del porto franco, segno non solo dell'influenza dell'oligarchia mercantile al potere ma anche dell'importanza attinente alla franchigia per il benessere cittadino. Era infatti possibile trovare la lamentela per il rinnovo del porto franco, scritta più o meno negli stessi termini, all'interno dei

---

<sup>28</sup> Il verbale di questa prima assemblea è riprodotto in Octave Teissier, *Inventaire des Archives historiques de la Chambre de Commerce de Marseille*, Marseille, Barlatier, 1878, p. 307.

<sup>29</sup> Fournier, *Cahiers de doléances, cit.*, p. 184.



quaderni dell'ordine degli avvocati<sup>30</sup>, degli agenti di commercio, degli imballatori, dei fabbricanti di guanti e di profumi, dei maestri orologiai, dei muratori, degli orafi e dei gioiellieri, dei pittori e scultori<sup>31</sup>, dei maestri parrucchieri<sup>32</sup>, dei facchini e dei vetrai.

Cosa significa tutta questa importanza data a una questione che riguardava tecnicamente il solo ordine dei negozianti e, collateralmente, i mestieri che erano direttamente coinvolti nel traffico portuale? Probabilmente fu uno dei frutti della standardizzazione, di cui si è già parlato, riscontrata nei *Cahiers* marsigliesi: molte richieste tendevano ad assomigliarsi tra loro. Dalla lettura di questi documenti tuttavia risalta con forza l'identificazione tra sopravvivenza del porto franco e ricchezza cittadina, come se il difendere testardamente un privilegio volesse dire difendere l'esistenza stessa di un certo tipo di rapporto tra Marsiglia e il potere regio, rispetto al quale la città riusciva a rimanere in una zona grigia, in un equilibrio che le permetteva di conservare la retorica di città alleata e non sottomessa.

Forse più che in altre città francesi il racconto del passato serviva come punto di riferimento per l'avvenire e le richieste future. Le tensioni del momento si risolvevano nell'immagine di una società ideale e pratica nello stesso tempo che pensava sempre ai suoi privilegi perduti, così da mostrare una sorta di indifferenza riguardo le vicende nazionali, tranne quando queste non avevano ripercussioni sul suo territorio.

Il secondo ordine, quello della nobiltà, rappresentato da un'ottantina di famiglie circa, era fortemente amalgamato con il ceto dei grandi negozianti e dei proprietari terrieri. Un gran numero di negozianti aveva fatto sposare le proprie figlie con dei nobili, mentre nell'amministrazione del potere municipale erano coinvolti entrambi gli ordini. Anche nelle proprie rivendicazioni, i nobili non si allontanarono dalle richieste della borghesia. Il quaderno da loro presentato fu piuttosto modesto. Non a caso nella riunione generale del 2 aprile il marchese di Pontèves, portavoce dell'ordine, riconoscendo la coincidenza di interessi nella gestione della *municipalité* e nel commercio, propose di unificare i quaderni di nobiltà e terzo Stato, con l'avallo e l'eventuale partecipazione anche del clero, per dare più risonanza alle richieste cittadine<sup>33</sup>.

I deputati del terzo tuttavia declinarono l'offerta, per non cambiare niente dei testi già redatti: si trattò in ogni caso di un episodio rivelatore degli equilibri cittadini. In particolare nella

---

<sup>30</sup> Al primo posto tra le richieste riguardanti Marsiglia, cfr. Fournier, *Cahiers de doléances*, cit., p. 30

<sup>31</sup> I quali si lamentano addirittura della ricchezza dei porti franchi di Livorno e Nizza rispetto a Marsiglia, dove gli ostacoli posti dai controllori delle gabelle rendono difficile l'arrivo di stranieri, cfr. Fournier, *Cahiers de doléances*, cit., p. 212.

<sup>32</sup> I quali chiedono il permesso per i negozianti di fare il commercio diretto con le Indie, cfr. Fournier, *Cahiers de doléances*, cit., p. 218.

<sup>33</sup> Fournier, *Cahiers de doléances*, cit., pp. XXXIV-XXXV. Già l'anno precedente in una lettera del *Procureur du Pays* alla *Chambre* era stato promesso il supporto del vescovo nelle questioni riguardanti la franchigia di Marsiglia, cfr. ACCIMP, D 26, *franchise du port*, 20 mai 1788.

difesa della libertà di commercio, della franchigia del territorio e nella protezione degli interessi commerciali i rappresentanti della nobiltà dimostrarono l'attaccamento a un'organizzazione economica che garantiva anche i loro privilegi grazie a regolamenti che essi stessi avevano contribuito a difendere<sup>34</sup>.

L'assemblea del terzo Stato di Marsiglia si riunì il 30 marzo alle otto di mattina presso l'Hotel de Ville. Erano presenti 177 deputati rappresentanti di 74 gruppi diversi, i borghesi e gli operai fuori dalle corporazioni. Nel corso delle discussioni si decise di redigere un unico quaderno comune, che avrebbe avuto maggiori possibilità di essere preso in considerazione rispetto alla dispersività di tutte le richieste diverse, della cui stesura si sarebbero occupati alcuni commissari nominati sul momento: l'avvocato Lavabre; Michel Roussier, Samatan aîné, Liquier e Carraire, negozianti; Boulouvard, capitano; Nodet, mercante; Reyinond fils, conciatore; Audemar e Bouzige, domestici; Barbaroux, fabbro ferraio, e Blanc-Gilli, borghese<sup>35</sup>. Al quaderno generale sarebbe comunque rimasto in allegato un inventario dei quaderni specifici da cui era stato formato. Al di là di alcune tematiche ripetute, come la necessità di una nuova riforma municipale e la critica contro le ingerenze della *ferme* regia, si ripresentò il leitmotiv del porto franco.

La sezione riguardante gli interessi economici di Marsiglia iniziò con un discorso sulla particolare condizione giuridica della città, definita libera e svincolata da legami particolari con le altre province, terra adiacente e un «état à part et isolé, une ville qui n'a été ni conquise ni réunie». La conclusione di questo discorso fu la richiesta del ristabilimento dell' «édit protecteur de 1669»<sup>36</sup> che si ritrovava ad essere assunto a simbolo e difesa della «constitution marseillaise», suo baluardo.

Nella riunione generale si decisero definitivamente quali sarebbero stati i deputati del Terzo Ordine da inviare a Parigi. La scelta ricadde su Michel Roussier, Louis Lejeans aîné, Jacques-Arnaud Delabat e il conte di Mirabeau, quest'ultimo nominato per placare la pressione popolare esercitata sull'Assemblea dalla guardia cittadina. Tuttavia, non essendo presente di persona alla riunione, Mirabeau fu sostituito in via temporanea da un altro negoziante, André Liquier. Liquier divenne poi il titolare quando Mirabeau preferì rappresentare Aix. In seguito alle dimissioni di Roussier venne invece inviato Pierre Peloux, mercante di seta, mentre in seguito alla morte di Liquier il 20 giugno del 1789 fu scelto Antoine Castelanet, notaio regio.

I quattro deputati del terzo Stato di Marsiglia erano tutti appartenenti al ceto dei negozianti: il gran siniscalco cittadino in una sua lettera scrisse che i non commercianti, che da soli rappresentavano la metà se non più dei rappresentati, non erano stati affatto tenuti in

---

<sup>34</sup> Cfr. Articoli 20, 21, 26, 32 del quaderno della nobiltà.

<sup>35</sup> Fournier, *Cahiers de doléances, cit.*, pp. XXXI-XXXII.

<sup>36</sup> Ivi, p. 381.

considerazione<sup>37</sup>. Gli uomini selezionati partirono alla volta della capitale per portare le rimostranze delle corporazioni di Marsiglia e difendere la loro costituzione che faceva della città uno Stato a parte, un “co-état”. Strumento essenziale per questa condizione era la franchigia portuale nella sua integrità, che avrebbero dovuto proteggere da qualunque progetto di riforma volto a minarne la forza.

### 10.3 *Il porto franco durante la Rivoluzione*

La Rivoluzione ebbe inizio. Nel mese di giugno del 1789 i deputati del terzo Stato si riunirono separatamente nella Assemblea Nazionale e giurarono di non sciogliere il consesso prima di essere arrivati a formulare una nuova costituzione. L’Assemblea Costituente, con una ordinanza dell’11 agosto 1789, frutto delle discussioni della notte del 4 agosto precedente che dichiararono formalmente l’abolizione della feudalità, proclamò che:

Tous les privilèges particulières des provinces, principautés, pays, cantons, villes, et communautés d’habitants, soit pécuniaires, soit de toute autre nature, étaient abolis sans retour et demeureraient confondus dans le droit commun de tous les Français<sup>38</sup>.

L’abolizione del porto franco marsigliese rispose tecnicamente a una necessità di principio della Rivoluzione stessa, quella di uniformare il territorio doganale nazionale rinunciando a privilegi ed eccezioni di origine “feudale”<sup>39</sup>. Un atto di tale portata mise in moto il sistema della rappresentanza cittadina che impiegò la gran parte delle proprie energie nei rapporti con le autorità centrali per riottenere quanto prima il ristabilimento della franchigia minacciata, fonte delle sue ricchezze, vere o presunte che fossero. In città la situazione fu complessa, con tensioni continue tra la tradizionale oligarchia al potere e la classe borghese in fermento. La priorità dei vari *échevins*, rieletti di frequente per rinforzare o sostituire il Consiglio cittadino, fu di mantenere l’ordine a tutti i costi<sup>40</sup>. Il 2 agosto 1790 il Consiglio Generale della Comune di Marsiglia redasse una mozione in favore della

---

<sup>37</sup> Jules Viguière, *La convocation des Etats Généraux en Provence*, Paris, Lenoir, 1896, p. 301.

<sup>38</sup> Jean-Baptiste Mosneron de Launay, *Rapport sur les ports francs*, Paris, Imprimerie Nationale, 1792, pp. 26-27.

<sup>39</sup> Cfr. Jeremy J. Whitman, *Trade and the regeneration of France, 1789-91: Liberalism, Protectionism, and the Commercial Policy of the National Constituent Assembly*, in «European History Quarterly», vol. 31/2, 2001, pp. 171-204; Gilbert Fraccarello, Philippe Steiner, a cura di, *La pensée économique pendant la Révolution française*, in «Economie et Sociétés», n. 7-10, 1989; Jean-Pierre Hirsch, *Les milieux du Commerce, l’esprit de système et le pouvoir, à la veille de la Révolution*, in “Annales. Economies, Sociétés, Civilisations», nov.déc. 1975, pp. 1337-1370.

<sup>40</sup> Cfr. Michel Vovelle, *Les sans-culottes marseillais: Le mouvement sectionnaire du jacobinisme au fédéralisme 1791-1793*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2013; Mattei, *Marseille: une cité face à la Révolution (1788-1792)*, Tesi di Dottorato, Aix-en-Provence, Aix-Marseille Université, 1978; Jacques Guilhaumou, *Marseille et l’organisation “autonome” des pouvoirs constituants et exécutif pendant la Révolution française*, in *Marseille, face au(x) pouvoir(s)*, a cura degli Archives Départementales des Bouches-du-Rhône, Marsiglia, Conseil Départementale des Bouches-du-Rhône, 2002, pp. 82-89; Charles Lourde, *Histoire de la Révolution à Marseille et en Provence, depuis 1789 jusqu’au Consulat*, Marsiglia, Senés, 1838.

conservazione della franchigia come parte essenziale del commercio nazionale, per difendersi dalla concorrenza degli altri porti franchi nel Mediterraneo<sup>41</sup>.

Le franchigie portuali furono discusse a livello teorico e pratico nelle assemblee dei deputati straordinari del commercio, riuniti a fianco della Costituente in sostituzione del precedente Consiglio di Commercio. Particolarmente attivo tra questi deputati fu l'armatore Mosneron di Nantes<sup>42</sup>, il quale più volte ricordò come i rappresentanti delle varie città manifatturiere avessero votato quasi all'unanimità per la soppressione dei porti franchi. La questione venne dibattuta anche in un apposito comitato istituito il 12 agosto, subito dopo la dichiarazione contraria ai privilegi, presieduto da un esponente di una famiglia di negozianti di origine svizzera, i Seymandi, attivi a Marsiglia<sup>43</sup>. Dai lavori di questo comitato venne consigliata la reintroduzione della franchigia del 1669 insieme all'editto del 1703. L'unica variazione giudicata tollerabile fu l'abbassamento della tassa sulle merci provenienti dal Levante, che poteva passare dal 20 al 10%.

Il fronte "marsigliese" poté contare su due deputati particolarmente attivi: Pierre Peloux<sup>44</sup> e André-Louis-Esprit de Sinety<sup>45</sup>, rispettivamente del terzo Stato e della nobiltà, entrambi autori di memoriali nel 1790<sup>46</sup>. Nei loro interventi all'Assemblea chiesero un ritorno alla franchigia antecedente il 1789 che, dai tempi della sua istituzione, aveva permesso alla Francia di rispondere ad armi pari e vincere la concorrenza degli altri porti franchi italiani: il riferimento, esplicitato più avanti, era alle franchigie di Livorno, Genova e Nizza. Gli altri porti francesi, dove non erano presenti rivalità dovute alle vicine franchigie, non avrebbero avuto niente da perdere o guadagnare con il porto franco, che invece permetteva a Marsiglia di sopravvivere.

Restringere l'area franca o modificarne il funzionamento avrebbe comportato, secondo il memoriale, un inevitabile declino delle manifatture sorte nella *banlieu* cittadina, condannando all'abbandono una regione per natura molto povera. La soluzione prospettata da Sinety era di invitare a Parigi i rappresentanti della Camera di Commercio e della *Municipalité* per discutere, insieme all'Assemblea Nazionale, il futuro della franchigia.

Il Comitato di Agricoltura e Commercio della Costituente, formato il 2 settembre del 1789, propose un'altra soluzione. Considerando che l'affare era provvisoriamente rimasto in sospeso nelle

---

<sup>41</sup> Masson, *Ports francs, cit.*, p. 64.

<sup>42</sup> Cfr. Adolphe Robert e Gaston Cougny (a cura di), *Dictionnaire des parlementaires français*, vol. IV, Paris, Bourloton, pp. 444-445.

<sup>43</sup> Renée Lopez, *Les Suisses à Marseille: une immigration de longue durée*, in "Revue Européenne de migrations internationales", vol. 3, n. 1-2 (1987), pp. 149-173.

<sup>44</sup> Pierre Peloux (1748-1794), negoziante commerciante di seta, membro del Comitato di Salute Pubblica e poi costretto a fuggire in Spagna, dove venne imprigionato fino alla morte, avvenuta l'anno successivo. Cfr. Masson, *Encyclopédie, cit.*, pp. 372-373.

<sup>45</sup> André-Louis-Esprit de Sinety (1749-1811). Cfr. Robert e Cougny (a cura di), *Dictionnaire des parlementaires français, cit.*, p. 327.

<sup>46</sup> Per il *mémoire* di Peloux cfr. ACCIMP, D 26, *franchise du port*, 1790; per il *mémoire* di Sinety cfr. ACCIMP, C 9935, *bibliothèque*, 1790.

sedute dell'Assemblea il presidente del Comitato, Meynier de Santinelles, ex *négociant* di Nîmes<sup>47</sup> e deputato della regione del Gard, nella sessione del 26 luglio 1791 presentò un nuovo progetto per il regime doganale da istituire sul territorio marsigliese. Dopo le proteste dei mesi precedenti non erano stati presi nuovi provvedimenti, mentre gli eventi rivoluzionari coinvolsero sempre di più il paese e la sua capitale. Il rapporto di de Santinelles fu letto pochi giorni dopo il massacro del campo di Marte, l'evento che segnò la scissione tra la componente moderata e quella giacobina della Rivoluzione. La proposta per Marsiglia fu espressione della componente moderata che, con la reintroduzione del sovrano nelle sue funzioni, sperava di poter tornare a chiedere lo statuto del periodo prerivoluzionario.

Il cuore della questione fu ancora una volta dimostrare l'utilità del porto franco per il bene del Regno. Per raggiungere l'obiettivo si doveva discernere tra i diversi tipi di franchigie portuali, uscendo cioè dal quadro idealistico di una franchigia generica condannabile in linea di principio. Meynier ricordò ad esempio come la franchigia di Marsiglia non fosse in nessuna misura paragonabile a quella di Dunkerque o Bayonne. Si trattava non solo di portare la discussione su un piano più tecnico e pratico ma, soprattutto, di dividere gli avversari del fronte contro i particolarismi per mostrare le differenze tecniche tra le varie situazioni reali. Salvando solo la franchigia marsigliese, ad esempio, si poteva evitare l'opposizione dei deputati di Calais e Francoville che erano contrari ai privilegi di Dunkerque<sup>48</sup>.

Nel rapporto di Meynier, di cui ho trovato una copia nella biblioteca municipale di Marsiglia, veniva spiegato come i quattro quinti delle esportazioni marsigliesi consistessero in prodotti locali o delle colonie: lo statuto di Marsiglia era da salvare in quanto non si trattava di una franchigia assoluta ma di una serie particolare di norme e di incroci tra fiscalità e libertà che ne facevano uno snodo commerciale fondamentale del Regno. Inoltre si insisteva sul fatto che, rinunciando al porto franco di Marsiglia, si sarebbe fatto il gioco dei rivali commerciali di quest'ultima. Mentre grazie alla franchigia si era strappata a Genova la fabbricazione del sapone e a Livorno la lavorazione del corallo, con il rischio della sua abolizione:

On aperçoit au voisinage très prochain de Marseille quatre ports francs, Gênes, Nice, Livourne et Trieste qui sont prêts à saisir tout ce que des combinaisons erronées pourraient faire perdre à leur rivale<sup>49</sup>.

---

<sup>47</sup> Cfr. André Sauveplane, *Une famille nîmoise de la Révolution à l'Empire : Etienne-David Meynier de Salinelles, maire de Nîmes, 1793*, Nîmes, éditions Lacour, 1989.

<sup>48</sup> Cfr. Joseph Chamoulad, *Sur les ports francs, et particulièrement sur la franchise de Dunkerque*, Lille, L.Danel, 1799.

<sup>49</sup> Archives numériques de la Révolution Française, *Archives Parlementaires*, vol. 28, *séance du 26 juillet 1791*, p. 638 ; L'intera relazione con annesso un tariffario esemplificativo del passaggio delle merci tra Marsiglia e la Provenza è stato pubblicato in diverse copie, di cui una conservata nella Bibliothèque de l'Alcazar de Marseille, BMM 4023.

Con la stessa rapidità con cui nel 1789 se ne era ordinata l'abolizione, nella sessione del 26 luglio 1791 si approvò la reintroduzione della franchigia con diverse modifiche. La proibizione di alcune merci sulla base della tariffa del 15 marzo 1791 fu mantenuta, allungando l'elenco già introdotto con il rinnovo del 1703 e obbligando all'*entrepôt* una maggiore quantità di prodotti. Inoltre risultò abolita la tassa del 20%, simbolo e punto focale della franchigia marsigliese, strumento per il monopolio del commercio con il Levante. Non si andò a intaccare il regime manifatturiero misto della regione, per cui le merci lavorate prodotte in loco all'ingresso del Regno pagavano solo il costo delle materie prime impiegate, mentre i prodotti in arrivo dall'interno potevano entrare in franchigia.

La questione dello statuto eccezionale di Marsiglia rimaneva al centro delle attenzioni di diversi gruppi di interesse. Nella sessione dell'Assemblea Legislativa del 6 gennaio 1792, durante le discussioni sulla libera circolazione di grani nel Regno con una clausola particolare riguardo Marsiglia, si presentò l'occasione per un nuovo attacco alla franchigia. Séranne, deputato dell'Hérault, in cui si trovava il porto di Cette dove lui stesso svolgeva l'attività di negoziante<sup>50</sup>, contrario al porto franco marsigliese, si scagliò per l'annullamento delle eccezioni ai principi della Costituzione, approvata il 3 settembre 1791, e presentò una mozione per la loro abolizione. Tra i pareri contrari ai porti franchi figurarono anche quelli di altri deputati come Ramond di Parigi o Emmerly del Nord, che sostennero l'adozione di una rete capillare di franchigie riprendendo il modello colbertiano. La questione venne rinviata alla seduta del Consiglio dei comitati di Marina e Commercio<sup>51</sup>.

Questi comitati redassero un rapporto scritto, dato alle stampe da Jean-Baptiste Mosneron nel giugno 1792<sup>52</sup>. Anche in questo documento ci si richiamava ai motivi esposti da Meynier de Santinelles: vi era una profonda differenza tra le franchigie di Dunkerque e Bayonne, contrarie all'interesse nazionale, e quella di Marsiglia, essenziale per il commercio francese nel Levante<sup>53</sup>. Il commercio d'economia stimolato dal porto franco -il richiamo era direttamente alle teorie di Montesquieu- permetteva la rivendita di materie prime e prodotti coloniali, mentre nel commercio di economia di altri paesi come l'Olanda, ad esempio, le materie prime venivano lavorate prima di essere riesportate, con considerevole guadagno e sviluppo delle manifatture. Per Bayonne e

---

<sup>50</sup> Robert e Cougny (a cura di), *Dictionnaire des parlementaires français*, cit., pp. 302-303.

<sup>51</sup> Masson, *Ports francs*, cit., p. 68.

<sup>52</sup> Jean-Baptiste Mosneron, *Rapport sur les ports francs*, Paris, Imprimerie Nationale, 1792.

<sup>53</sup> Intanto si moltiplicarono i memoriali anche da questi altri porti, i quali facevano tutti leva sulla antichità delle franchigie e sulla loro importanza rispetto al commercio nazionale. Per Bayonne cfr. ANP, D/VI/48, *Comité des finances*, 28 juin 1790.

Dunkerque venne proposta l'adozione del sistema inglese del *drawback*<sup>54</sup> o di quello francese dell'*entrepôt*. Per Marsiglia invece non si poteva rinunciare al sistema che le permetteva di primeggiare nel commercio levantino. Il rapporto si concludeva non solo riconoscendo l'utilità della franchigia marsigliese, di cui si chiese il mantenimento secondo l'editto dell'anno precedente, ma suggeriva anche di rinsaldare l'alleanza con la Porta ottomana per potenziare il mercato levantino e il commercio con il mar Nero.

La relazione venne pesantemente attaccata da Séranne, che chiese la completa soppressione delle dogane interne facendo persino delle insinuazioni sulla condotta di Mosneron, il quale non sarebbe stato altro che un portavoce dei doganieri di Dunkerque e Bayonne e di un non meglio specificato ex-deputato permanente di Marsiglia, «italien de nom et de caractère, qui voudrait faire consolider par un nouveau décret les privilèges monstrueux de cette ville»<sup>55</sup>.

Gli eventi rivoluzionari, l'acuirsi del conflitto e la fine della monarchia fermarono temporaneamente questi dibattiti. La relazione di Mosneron non venne mai portata davanti l'Assemblea. Solo nella sessione dell'11 nevoso dell'anno III (31 dicembre 1794) fu emanato un decreto che sanciva l'abolizione del regime di franchigia di Marsiglia in seguito al giudizio della Convenzione Nazionale, secondo la quale «le régime de Marseille relativement aux douanes est contraire aux principes d'unité, de liberté et d'égalité qui sont la base de notre gouvernement»<sup>56</sup>.

#### 10.4 Il porto franco durante il Consolato e l'Impero

Nel susseguirsi di guerre e agitazioni rivoluzionarie la questione rimase sopita. Restava in piedi il solo sistema dell'*entrepôt*, al quale furono sottomesse un numero crescente di merci. Fu nel corso del periodo consolare e imperiale che riprese a porsi quasi ininterrottamente il problema dello statuto giuridico del porto di Marsiglia<sup>57</sup>. Lo storico Christian Bonnet nel suo articolo cita le memorie di Antoine Claire Thibaudeau, prefetto del dipartimento delle Bouches du Rhône durante l'Impero, per un discorso sulle franchigie marsigliesi. Ho rintracciato il testo originale, disponibile sul portale Gallica della BNF, per ricavare più informazioni. Questo interessante personaggio, osservatore critico delle richieste marsigliesi, scrisse come:

---

<sup>54</sup> Che consiste nella restituzione delle tasse su un prodotto, anche i quattro quinti dell'importo, quando lo si riesporta con imbarcazioni nazionali verso altri paesi stranieri.

<sup>55</sup> Masson, *Ports francs*, cit., p. 69. Purtroppo mancano ulteriori indicazioni sull'identità di questo personaggio, forse il riferimento è a Sabin Peragallo, di cui si vedrà il ruolo nelle prossime pagine.

<sup>56</sup> Christian Bonnet, *La question de la franchise de Marseille sous le Consulat et l'Empire*, in *Annales du Midi: revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, vol. 96 n. 168, 1984, p. 437.

<sup>57</sup> Per situare questi dibattiti nel contesto delle discussioni politiche di questo periodo cfr. Louis Bergeron, *Banquiers, négociants et manufacturiers parisiens du Directoire à l'Empire*, Mouton, Paris-La Haye-New York, 1978 ; Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France sous le Consulat et l'Empire*, Association pour l'histoire de l'administration des douanes, 1979 ; Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France sous la Restauration et la monarchie de Juillet*, Association pour l'histoire de l'administration des douanes, 1981.

À mesure que le gouvernement consulaire rétrogradait vers les hommes et les choses de la monarchie, les Marseillais rêvaient le rétablissement de leurs anciens privilèges. Il y en avait un qui leurs était cher par-dessous tous les autres, la franchise de leur port. C'était chez eux une véritable monomanie. Ils croyaient que ce régime, sous lequel leur commerce avait prospéré, lui rendrait toute sa splendeur<sup>58</sup>.

L'esecuzione di numerosi negozianti durante il Terrore e la rovina del commercio, dovuta alla situazione di guerra pressoché ininterrotta dal 1793, contribuirono alla formazione di un collegamento spontaneo tra abolizione del porto franco e arrivo di ogni tipo di miseria e sfortuna<sup>59</sup>. Il direttorio esecutivo di Marsiglia inviò al Consiglio di Commercio, l'8 piovoso dell'anno V (17 gennaio 1797), una lettera per denunciare l'aumentata difficoltà delle imbarcazioni di sbarcare in città per via di tutti i permessi e dei controlli richiesti, spiegando che il solo modo per far ripartire il commercio sarebbe stato stabilendo «des ports francs dans toutes les grandes communes maritimes de la République»<sup>60</sup>. L'ascesa di Napoleone al potere riaccese molte speranze. Dal 18 brumaio, 9 novembre 1799, prima attraverso il Consiglio Municipale e il Consiglio di Agricoltura, poi con la Camera di Commercio reistituita dal 3 nevosio dell'anno XI (24 dicembre 1802), vennero riproposti i progetti per la franchigia<sup>61</sup>.

Le argomentazioni dei deputati di Marsiglia in suo favore si rifacevano al registro pre-rivoluzionario, con richiami alla felice memoria della gloria di Colbert e di Luigi XIV, in grado di agire per il bene del Regno attraverso la costituzione particolare di Marsiglia. Costituzione rafforzata anche dalla felice posizione geografica, mentre la mancanza di norme favorevoli aveva portato a un avanzamento degli altri porti franchi che in passato la osservavano con gelosia: «quel serait l'étonnement et l'affliction de Colbert s'il voyait Genes, Livourne, Trieste, Venise s'approprier le commerce qu'il avait réussi concentrer dans le port de Marseille?»<sup>62</sup>.

Secondo l'opinione di Fauris-Saint-Vincent, notabile di Aix e futuro deputato per il dipartimento delle Bocche del Rodano, se la franchigia di Marsiglia fosse stata davvero un privilegio, allora l'Assemblea Costituente l'avrebbe soppressa subito come tutte le altre norme, mentre invece essa fu confermata, almeno in un primo momento<sup>63</sup>. Ne risultava che la ricchezza e l'abbondanza generata dal porto franco dovevano essere benefiche per tutto il Regno, anche sul versante dello sviluppo manifatturiero:

<sup>58</sup> Antoine Claire Thibaudeau, *Mémoires de A.-C. Thibaudeau, 1799-1815*, Paris, Librairie Plon, 1834, p. 156.

<sup>59</sup> Cfr. Amaury Faivre d'Arcier, *Les oubliés de la Liberté. Négociants, consuls et missionnaires français au Levant pendant la Révolution (1784-1798)*, Parigi, P.I.E. Peter Lang, 2007.

<sup>60</sup> ANP, F/12/ 2176, *Chambre des comptes et comptabilité*, 17 ventose an V (7 marzo 1797)

<sup>61</sup> André Conquet, *Le rétablissement des chambres de commerce par Chaptal en 1802*, Paris, APCCI, 1983.

<sup>62</sup> ANP, F/ 12/ 1876, *Industrie et commerce*, 5 pluviôse an X.

<sup>63</sup> Bonnet, *La question de la franchise*, cit., p. 438.



C'est au commerce de Marseille que Grasse a dû ses parfumeries, ses tanneries; c'est lui qui enrichissait le possesseur des jardins d'Hyères, qui avait fondé les papeteries immenses dans les vallées de Saint-Pons, de Gémenos et de Saint-Zacharie, des filatures de coton aux environs de la ville d'Aix, des tanneries à Luc, Brignoles, Cotignac, des fabriques de poudres et d'amidon et des blanchisseries dans des villages auparavant ignorés; les poteries et faïenceries d'Aubagne et d'Apt, les fabriques de cire d'Apt<sup>64</sup>.

La franchigia, oltre a consentire al porto focese di svolgere il ruolo di porta d'ingresso per tutta una serie di merci necessarie alla crescita del Regno, permise anche il rapido accumulo di scorte di grano e cereali quando lo spettro della carestia minacciava la comunità<sup>65</sup>. Seguendo la logica dei difensori del sistema, un indebolimento di questo statuto privilegiato avrebbe contribuito ad aumentare le frodi e il contrabbando di cui la franchigia stessa, secondo i suoi detrattori, era considerata responsabile. Si sviluppò una battaglia teorica e retorica dove le diverse fazioni difendevano punti contrapposti ricorrendo a una base comune di argomentazioni e accuse.

### 10.5 *Progetti per un porto franco "alla genovese"*

La presenza di uno stato di guerra pressoché costante dal 1793 non fu tenuta in conto nei memoriali della Camera, quasi come se non avesse avuto nessuna influenza sulla diminuzione dei commerci e del traffico portuale, mentre la sola abolizione della franchigia veniva accusata di essere responsabile di ogni male. Analizzando le entrate di navi nel porto durante il periodo rivoluzionario, Charles Carrière ha ampiamente dimostrato come la crisi del commercio marsigliese sia da collocare fundamentalmente nel 1793, quando i mercati europei e coloniali divennero inaccessibili a causa dei conflitti. Negli anni seguenti invece, nonostante il perdurare di questa situazione, il commercio riprese ma su basi diverse: si riscontrò l'assenza del grande traffico internazionale e la crescita del commercio di cabotaggio, in particolare con la riviera di Genova, che si occupava di

---

<sup>64</sup> Ivi, p. 439.

<sup>65</sup> Gilbert Buti, *La traite des blés et la construction de l'espace portuaire de Marseille (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)*, in *Nourrir les cités de Méditerranée. Antiquité-Temps modernes*, a cura di Brigitte Marin e Catherine Virlovet, Parigi, Maisonneuve et Larose, 2003, pp. 769-799.

gran parte dei rifornimenti cittadini<sup>66</sup>. In questo contesto l'importanza del porto franco, imperneato sul commercio internazionale, passò in secondo piano<sup>67</sup>.

Il prefetto dipartimentale Delacroix, favorevole al ripristino della franchigia, prese ad esempio proprio la situazione genovese per tentare una difficile opera di mediazione<sup>68</sup>. Riconoscendo l'impossibilità di operare dei controlli su un territorio così vasto come quello di tutto il *terroir* marsigliese, tra le cui colline gli eventuali contrabbandieri avevano gioco facile ad evitare i doganieri, il prefetto suggerì l'adozione di un nuovo regime, in realtà già proposto in precedenza. Il suo progetto consisteva nel limitare il territorio franco a solo una parte della città e del porto che sarebbe stato recintato in modo da evitare, per quanto possibile, ogni tipo di frode<sup>69</sup>. Le nuove condizioni del commercio rendevano plausibile riformulare la franchigia sul modello genovese.

Nell'aprile 1801 (floreale anno IX) un altro memoriale venne presentato in favore del ristabilimento della franchigia dal direttore delle dogane di Marsiglia, Brach. Anche in questo caso si riconobbe l'impossibilità di applicare la franchigia com'era in passato, all'intero territorio circostante la città, sede di contrabbando e frodi: venne di nuovo proposto di creare un'area ben delimitata e sorvegliata dove permettere la circolazione in franchigia delle merci. L'autore suggerì anche i luoghi migliori per la fondazione dell'area franca, individuati nelle vecchie infermerie, nel forte Saint-Nicolas o nel quartiere circondato dal canale della dogana sulla riva sud del porto, dov'erano i vecchi edifici dell'arsenale.

Il governo consolare si mise al lavoro per adattare il sistema genovese alla realtà francese. Nel frattempo dalla Camera vennero inviati altri memoriali, come quello inizialmente scritto per il governo dal Consiglio di Agricoltura, Arte e Commercio nel quale si affermò la necessità della franchigia. La Camera di Commercio si assicurò un'ampia circolazione di questo testo tra le figure chiave dell'amministrazione consolare. Tra i personaggi e le istituzioni che manifestarono il loro interesse verso la franchigia leggendo questo lungo memoriale figurarono Siméon, presidente del Tribunat originario di Aix<sup>70</sup>, il Ministro dell'Interno Chaptal, il Consigliere di Stato Portalis, il prefetto dipartimentale Charles Delacroix, lo stesso direttore generale delle dogane Brach, i

---

<sup>66</sup> Cfr. Charles Carrière, *Les entrées de navires dans le port de Marseille pendant la Révolution*, in «Provence Historique», tome 7 fascicule 28, 1957, pp. 200-225 ; Valeria Pansini, *Guerre de course et approvisionnement en mer de Gênes (1793): entre neutralité et survie*, in *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVIIe siècle à nos jours*, a cura di Le Mao Caroline e Philippe Meyzie, Parigi, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2015, pp. 467-478.

<sup>67</sup> Nonostante continuassero le pubblicazioni in sua difesa, cfr. Pierre Dedessuslamare, *Observations sur l'importance du port de Marseille*, Marsiglia, 1800.

<sup>68</sup> Ricorrendo anche a memoriali e note inviate dalla municipalité marsigliese, cfr. AMM, 16 F 37, *Population, Economie sociale, Statistique*, 9 thermidor an IX (28 juillet 1801).

<sup>69</sup> ANP, F/20/169, *Statistique*, 10 pluviôse an IX.

<sup>70</sup> Il Tribunat fu un'assemblee di 10 notabili, insieme al Conseil d'État, il Corps législatif e il Sénat, istituite dalla costituzione dell'anno VIII. Fu installato dal primo gennaio 1800, cfr. Léon Muel, *Précis historique des assemblées parlementaires et des hautes cours de justice en France de 1789 à 1895...*, Paris, Guillaumin, 1896.

conservatori della sanità pubblica di Marsiglia, il consiglio di commercio di Lione e il tribunale di commercio di Marsiglia: tutti promisero di impegnarsi a perorare la causa presso il governo<sup>71</sup>. In realtà si trattò di un'approvazione e di un interesse in linea di principio, perché fra le opinioni di questi stessi personaggi si potevano trovare delle differenze considerevoli.

Infatti, mentre la Camera continuò a proporre un porto franco sul modello antecedente la Rivoluzione il direttore delle dogane Brach, l'anno precedente, inviò al primo console e al Consiglio di Commercio il memoriale per spiegare che la soluzione doveva essere la franchigia solo per il porto, come ne beneficiava Livorno, o dei magazzini nuovi da adibire all'*entrepôt* come a Genova<sup>72</sup>. Il Ministro dell'Interno Chaptal riportò l'opinione di Napoleone secondo il quale il commercio e i commercianti, senza affidabilità né "patria", avevano bisogno di essere sempre gestiti e controllati dal potere in quanto naturalmente tendenti alla frode e all'arricchimento personale. Un pensiero simile era chiaramente incompatibile con la possibilità di affidare proprio a dei negozianti la gestione dei traffici su un territorio così esteso<sup>73</sup>.

Contemporaneamente a queste discussioni, con due leggi del 25 floreale e del 10 messidoro dell'anno X (15 maggio e 29 giugno 1802), a Marsiglia e in altri 12 porti della Repubblica fu concesso o riconfermato il regime dell'*entrepôt*. In particolare questo regime venne diviso in due categorie, *entrepôt* reale o fittizio. Quello reale si riferiva a:

- Tutte le merci il cui ingresso era o sarebbe stato proibito, così come quelle che avevano bisogno del certificato d'origine.
- Agli articoli seguenti: prodotti lavorati di ogni sorta, foglie di tabacco, vini, liquori, zucchero, indigo, pesce salato, acquavite, olio, caffè, cacao e altre merci coloniali provenienti da paesi stranieri.

L'*entrepôt* fittizio era invece concesso alle merci ammissibili dietro specifica richiesta dei negozianti che si impegnavano, con il versamento di una cauzione, a riesportarle entro l'anno o a pagare le tasse d'ingresso. La durata dell'*entrepôt* reale era limitata a due anni, entro i quali le merci andavano riesportate obbligatoriamente.

Nonostante il tentativo di mediazione il nuovo regime non placò le richieste dei deputati della Camera di Commercio, che reclamavano un ristabilimento integrale della franchigia. Poco

---

<sup>71</sup> Cfr. ACCIMP, mq 3.2.1.1, *Commerce internationale, zones franches*, 4 ventôse an X ; 19 nivôse an X ; 19 nivôse an X ; 25 nivôse an X ; 13 germinal an X ; 13 germinal an X ; 17 germinal an X ; 17 germinal an X.

<sup>72</sup> ACCIMP, *Commerce internationale, zones franches*, mq 3.2.1.1, germinal an IX

<sup>73</sup> Marcel Courdurié, *Napoléon et le Négoce*, in "Revue du souvenir napoléonien", n. 310 (mars 1980), p. 12. In quest'ottica si inserirono altre proposte, come quella del *négociant* di Bordeaux Mazois per una unificazione delle tariffe doganali a livello nazionale, cfr. Mazois, *Réflexions sur les questions proposées par le ministre de l'Intérieur, relatives au commerce maritime*, Bordeaux, Bergeret neveu, 1802.

tempo dopo la proclamazione di questi editti Jacques Penchet, autorevole negoziante cittadino, inviò un memoriale al ministro dell'Interno denunciando come, sebbene l'*entrepôt* fosse comunque un passo avanti, non arrivava in nessun modo a raggiungere i risultati della franchigia. La presenza di un semplice magazzino franco dove le merci venivano tenute chiuse a chiave, secondo Penchet, non presentava alcuna attrattiva per uno straniero che veniva in città per commerciare, mentre nella definizione classica del porto franco data dagli stessi mercanti marsigliesi esso sarebbe dovuto essere:

Une véritable foire continuelle de toute espèce de marchandises nécessaires sous tous les rapports, surtout dans notre état actuel, ne fut-ce que pour attirer l'argent de toute part<sup>74</sup>.

La risposta al memoriale di Penchet venne scritta da François Ferrier in un saggio pubblicato a nome del corpo dei *fermiers* regi. Ho ricostruito l'ordine di questi dibattiti da una ricerca incrociata sui fondi della BNF a Parigi e i documenti della Camera di Commercio di Marsiglia. Alcuni dei testi marsigliesi sono stati citati anche da Masson, senza però un confronto con le risposte dalla capitale e senza l'appoggio di ulteriore base documentaria. Ferrier fu un addetto alla dogana di Bayonne che denunciò i danni provenienti dal sistema delle franchigie<sup>75</sup>. L'impostazione del discorso presentava delle particolarità rispetto alle solite accuse: il porto franco non veniva giudicato in termini unitari ma anzi, solo dopo un elogio di questa istituzione e del genio di Colbert l'autore affermava che i tempi erano ormai cambiati, gli uomini e il funzionamento stesso del commercio non permettevano di continuare in una direzione simile<sup>76</sup>.

La teoria portata avanti da Ferrier, citando l'autore del *Progrès du Commerce*, era che i privilegi fossero utili nei momenti in cui bisognava creare dal nulla o quasi un commercio nuovo ma una volta raggiunti i risultati attesi, come riconosciuto dal governo attuale, diventavano superflui e dannosi<sup>77</sup>. Si trattò di uno dei pochi esemplari di *mémoire* contro la franchigia scritto con dovizia di particolari, motivazioni e soluzioni alternative. L'autore in particolare fece spesso riferimento ai casi di Bayonne e Dunkerque, dove egli stesso aveva vissuto e lavorato per alcuni mesi, mentre il porto franco di Marsiglia venne considerato un regime misto e benefico per tutto il Regno grazie al commercio con il Levante. L'attacco era comunque rivolto contro il sistema in generale.

---

<sup>74</sup> Bonnet, *La question de la franchise*, cit., p. 442.

<sup>75</sup> François Louis Auguste Ferrier, *Essai sur les ports francs*, Bayonne, Fauvet-Jeune, messidor an XI (giugno-luglio 1803).

<sup>76</sup> Con un discorso simile alla argomentazione sulle franchigie di Forbonnais.

<sup>77</sup> Ivi, p. 16.

Riguardo Marsiglia venne citata l'opera contemporanea del marsigliese Blanc de Volx, *L'Etat commercial de la France au commencement du dix-neuvième siècle*<sup>78</sup>, nel quale si argomentava come il sistema dell'*entrepôt* da solo fosse sufficiente per il commercio levantino. L'argomento principale restava il timore del contrabbando, ma meritava di essere citata anche una riflessione sulle motivazioni dei sostenitori delle franchigie:

On nous dit que les franchises ont des partisans nombreux [...] Cependant, quelle sont les villes qui les demandent? Celle qui en jouissaient; ce qui prouve tout au plus que ce régime leur est favorable<sup>79</sup>.

I negozianti e gli uomini a favore dei loro antichi porti franchi, per quanto degni di stima, erano giudicati come degli uomini che scrivevano per difendere i loro stessi privilegi, quindi non avevano la capacità di giudicare obiettivamente un'istituzione simile, guidati com'erano da considerazioni locali o personali. Ferrier concluse chiedendo al governo di prendere una decisione chiara perché, finché rimanevano incertezze, i difensori dei porti franchi avrebbero continuato inutilmente a sperare.

Ho trovato negli archivi parigini numerosi altri memoriali dati alle stampe senza sosta, in cui ogni fazione sostenne la propria soluzione adducendo motivazione differenti, mentre a Parigi si continuava a discutere animatamente<sup>80</sup>.

Sempre nel 1803 un giureconsulto marsigliese trasferitosi nella capitale, Guieu, anch'egli proveniente da una famiglia di negozianti ed ex consigliere della Camera di Commercio, attaccò il sistema dell'*entrepôt* su modello genovese inviando diversi memoriali al governo<sup>81</sup>. Affermò che una soluzione simile avrebbe portato alla completa rovina del commercio marsigliese, non potendo sostituire il precedente porto franco. In particolare, propugnò il ritorno alla franchigia con un'ulteriore semplificazione delle formalità doganali e dei processi di controllo per stimolare un libero transito delle merci<sup>82</sup>. Fintanto che la complessità della situazione politica non avesse permesso questa soluzione, tuttavia, sarebbe comunque stato accettabile e auspicabile la creazione di un porto franco temporaneo su modello genovese. Vi era il bisogno di riportare l'attenzione sul

---

<sup>78</sup> Jean Blanc de Volx, *L'Etat commercial de la France au commencement du dix-neuvième siècle*, 3 voll., Paris, Treuttel, an XI (1803).

<sup>79</sup> Ferrier, *Essai sur les ports francs*, cit., p. 85.

<sup>80</sup> Quasi tutti i memoriali riguardanti i porti franchi a livello nazionale sono conservati, almeno in una copia, nel fondo degli Archivi Nazionali parigini, cfr. ANP, AE/ BIII/ 252.

<sup>81</sup> Già collaboratore di un *mémoire* dei mercanti di Marsiglia a favore della franchigia nel 1785, e che la Camera aveva già pensato di contattare nel 1790 per la stesura di un altro testo simile. Cfr. BMM, 2236, *Mémoire et consultation pour le corps des marchands de la ville de Marseille*, Aix, veuve d'Augustin Adibert, 1786 ; ACCIMP, D 26, *franchise du port*, 01 janvier 1790.

<sup>82</sup> Masson, *Ports francs*, cit., p. 71.

ristabilimento della franchigia del 1669, evitando nuovi dibattiti sul possibile funzionamento di un modello ibrido con il sistema vigente a Genova.

Quasi nello stesso periodo venne prodotto per ordine della Camera di Commercio un altro memoriale fondamentale per la formazione della storia del porto franco marsigliese, ripreso in molte delle ricostruzioni successive e da Paul Masson erroneamente attribuito alla sola penna di Sinety<sup>83</sup>. Il documento è particolarmente lungo e interessante, disponibile in diverse copie negli archivi marsigliesi e parigini, riassuntivo della franchigia dagli albori della città focese fino agli eventi rivoluzionari. La Camera di Commercio ordinò la stampa di numerose copie in modo da preparare la strada a un eventuale progetto di decreto.

Il testo fu diviso in due parti. La prima, di 94 pagine, venne scritta dai membri della Camera di Commercio nella persona del segretario e avvocato Joseph Capus e tentò di affrontare ogni aspetto e possibile opposizione riguardo al porto franco, rifacendosi anche agli illustri nomi di Montesquieu, D'Argenson e Peuchet per giustificare le proprie posizioni<sup>84</sup>. Una seconda parte, più breve, fu redatta invece dal noto marsigliese deputato dell'Assemblea, Esprit de Sinety<sup>85</sup>. Quest'ultima verteva esclusivamente sulla conformazione del territorio regionale, con tanto di mappa illustrativa e indicazioni di strade e colline, insieme ai luoghi dove stabilire i banchi di riscossione dei doganieri per tenere il territorio sotto controllo ed evitare i problemi legati al contrabbando.

Come nel testo di Guieu, anche qui era presente una lunga dissertazione per mostrare la limitatezza e il carattere di mero palliativo dell'*entrepôt*, reale o fittizio che fosse: «tous ports francs était, de fait et de droit, entrepôt; mais tout entrepôt n'étaient point Port Franc»<sup>86</sup>. Allo stesso tempo gli autori criticarono il sistema della zona franca: il caso genovese venne analizzato per dimostrare come la città ligure, se avesse potuto disporre di un porto franco come quello marsigliese, avrebbe beneficiato di un movimento di merci molto maggiore di quanto non ne avesse al momento.

Fu proposto il ritorno all'originale franchigia antecedente il 1789, necessaria in quanto risposta ai porti franchi italiani che operavano una seria concorrenza. Al termine della dissertazione

---

<sup>83</sup> Joseph Capus e André-Louis, Esprit de Sinety, *Mémoire de la Chambre de Commerce de Marseille sur la franchise de son port, ville et territoire*, Paris, H. Agasse, ottobre 1804; una seconda edizione, identica alla precedente, venne ristampata nel settembre 1805.

<sup>84</sup> Joseph Capus (1746, 1826?), avvocato, assessore di Marsiglia fino al 1789, segretario del Consiglio di Commercio nel 1801, poi della Camera di Commercio in seguito al suo ristabilimento nel 1803, membro dell'Accademia di Marsiglia dal 1785. Cfr. Masson, *Encyclopédie Départementale*, cit., p. 113.

<sup>85</sup> André-Louis-Esprit de Sinety (1749-1811), Già autore di un memoriale sul porto franco nel 1790, presidente e segretario perpetuo dell'Accademia di Marsiglia dal 1805, da cui forse la associazione con Capus, fu un militare e deputato della Nobiltà nella Assemblea Nazionale. Cfr. Robert e Cougny (a cura di), *Dictionnaire des parlementaires français*, cit., p. 327.

<sup>86</sup> Capus e de Sinety, cit., p. 17. Solitamente negli editti di porto franco erano comprese delle norme per facilitare il deposito delle merci. Questa era la caratteristica principale dell'*entrepôt*, che quindi figurava quasi come un sottoinsieme della più ampia franchigia portuale.

della Camera si trovava inoltre un nuovo motivo che aveva causato l'abolizione dell'originario porto franco. Le guerre continue, in particolare con l'Inghilterra, avevano fomentato un clima di sfiducia e odio nei confronti delle altre potenze. La gelosia inglese dei commerci marsigliesi era addirittura riuscita ad influenzare i legislatori nazionali nell'agire contro un sistema che arricchiva la Francia intera: «on a reconnu l'influence du gouvernement anglais dans tous les événements malheureux dont Marseille a été victime». In questo testo gli autori cercarono di mantenere il discorso sul porto franco al livello pratico, per allontanarlo dalla riflessione sui principi astratti ai quali era stato elevato dalla retorica rivoluzionaria: «il faut donner plus à la pratique qu'à la spéculation; à l'habitude qu'à la règle; à l'opinion publique qu'à la métaphysique».

Altra voce importante in questo dibattito fu quella di Jean-Joseph-André Abeille, negoziante de La Ciotat con una casa di commercio a Santo Domingo, deputato straordinario della Costituente per rappresentare i negozianti marsigliesi nel 1789<sup>87</sup>. Scrisse un memoriale subito dopo la lettura del testo di Sinety-Capus, citando spesso questi ultimi, per aggiungere diversi pensieri sul declino del commercio marsigliese a causa del nuovo sistema dell'*entrepôt* e sull'arricchimento dei porti di Genova, Trieste, Livorno e Venezia. L'*entrepôt* venne qualificato come «Boulevard de la défiance», mentre il precedente sistema del porto franco con il monopolio del Levante, in parte rispettato dall'editto del 1791, fu una «sage Liberté» che aveva permesso di raggiungere vette di imprevedibile prosperità nonostante coloro che con calcoli astuti e mossi da rivalità cercavano sempre di danneggiarlo<sup>88</sup>.

Dalla lettura di questi memoriali si può riassumere il dibattito politico come orientato verso tre alternative: ritorno alla franchigia precedente il 1789 (Mosneron, Capus, Sinety, Camera di Commercio di Marsiglia); continuazione della formula adottata con la legge del 1791 (Meynier de Santinelles, Abeille); adozione di un nuovo sistema di *entrepôt* su modello genovese con la scelta di una zona franca interna alle mura cittadine (Napoleone, Guieu, Brach).

Il dibattito continuò anche a livello locale. Nel messidoro dell'anno XII (giugno-luglio 1804) i negozianti marsigliesi firmarono una petizione approvata dalla Camera di Commercio ed inviata al ministro dell'Interno e a quello delle Finanze. In questo documento si richiese la libertà di transito per i prodotti coloniali e, soprattutto, si sperò in qualche segnale di apertura con la nomina a prefetto del già citato Thibadeau. Nelle proprie memorie trovò un discreto spazio la questione del porto franco marsigliese:

---

<sup>87</sup> Jean-Joseph-André Abeille (1756-1842), tornato solo nel 1804 dall'esilio volontario, membro dell'Accademia di Marsiglia e autore di memoriali su diversi aspetti del commercio cittadino e coloniale. Cfr. Masson, *Encyclopédie, cit.*, vol. XI, p. 8.

<sup>88</sup> ANP, AE/ BIII/ 252, Jean Abeille, *Réflexions sur l'entrepôt de Marseille*, brumaire an XIII (octobre-novembre 1804).

La Chambre, c'est-à-dire le corps des négociants qu'elle représentait, désirait ardemment la franchise pour recouvrer ses anciennes attributions. C'était l'objet constant de toutes les conversations, de tous les vœux. A mesure que j'étudiais la question, je doutais de plus en plus que le rétablissement de la franchise eût pour le commerce les résultats heureux qu'on en attende. Les avantages étaient très incertains et les inconvénients sautaient aux yeux. Le malaise actuel provenait de la guerre maritime; mais, sous peine de me dépopulariser, j'étais obligé de ne pas dire toute mon opinion et de ne pas me déclarer ouvertement contre un vœu si violemment prononcé<sup>89</sup>.

In una città scossa dalla guerra sui mari e dai cambiamenti improvvisi avvenuti nel giro di pochi anni, il ricordo dell'antica franchigia si saldava con quello della prosperità economica e commerciale. Questa unione concettuale, spiegata dallo stesso Thibadeau, tornava a tutto interesse della élite mercantile, che con la reintroduzione della franchigia cercò di riappropriarsi di un proprio spazio decisionale e di rappresentazione indebolitosi nel corso del caos rivoluzionario. L'apparato teorico e simbolico messo in atto a difesa dello statuto cittadino/interesse mercantile ebbe risvolti che andarono al di là di una semplice richiesta di privilegi.

Il prefetto, che doveva incontrare l'Imperatore alla fine dell'anno XII (settembre 1804), promise alla Camera di sottoporre la questione alla sua diretta attenzione e di presentargli il progetto di decreto che i *négociants* stessi avevano provveduto a compilare. Il fallimento di tutti i tentativi nelle principali assemblee rivoluzionarie e consolari spinsero i deputati a riporre le speranze nella instaurazione di un rapporto diretto con l'uomo solo al comando, con l'imperatore. Come un sovrano del periodo assoluto, ottenere i suoi favori avrebbe risolto rapidamente la questione. In questo progetto si rinunciò a chiedere il ristabilimento della tassa del 20%, rimandando al ritorno della pace la possibilità di affrontare questo punto specifico. Venne invece ribadita l'importanza del trasferimento dei banchi di riscossione ai confini del territorio cittadino con la possibilità per il direttore della Dogana di abitare in città. Si accettò il principio dell'*entrepôt* reale ma chiedendo che per zucchero, caffè, vini e acquavite provenienti dall'estero fosse consentita la consumazione locale in franchigia. Per il cotone e i tessuti lavorati provenienti dagli scali francesi nel Levante si chiese la completa franchigia, mentre le merci prodotte a Marsiglia avrebbero pagato il solo costo delle materie prime per l'immissione nel paese, in modo da non essere eccessivamente avvantaggiate. Altrettanto libera sarebbe dovuta essere la circolazione di materiali strategici per l'armamento marittimo dall'interno verso Marsiglia e quella di grani e cereali da Marsiglia verso l'interno, il tutto sotto l'autorità della Camera di Commercio che in questo modo si sarebbe riappropriata del controllo sugli scambi nella regione e del suo ruolo di centro decisionale.

---

<sup>89</sup> Thibaudeau, *Mémoires, cit.*, p. 156.



In una lettera del prefetto ricevuta dal consigliere di Stato e tribuno Siméon, si insisteva su un altro punto specifico per la strategia retorica da adottare. Da Siméon venne presentata sotto forma di consiglio amichevole: si trattava dell'importanza di mostrare la volontà di appoggiare politicamente la franchigia, almeno in pubblico, come strumento per ottenere il consenso e l'adorazione, ma soprattutto l'obbedienza, dei grandi negozianti marsigliesi. Secondo Siméon né il ritorno alla franchigia integrale né il sistema dell'*entrepôt* alla genovese potevano essere delle valide soluzioni senza aver prima operato un'analisi documentaria del ruolo e dell'effettivo successo della franchigia portuale negli anni precedenti la Rivoluzione, liberando il discorso dai toni generalistici e ideali che aveva assunto nel dibattito parigino. Tuttavia conveniva mantenere aperta questa possibilità agli occhi dei marsigliesi<sup>90</sup>.

Il porto franco divenne non solo una misura economica ma, come riconosciuto dagli stessi attori in gioco nelle più alte sfere della vicenda (il prefetto dipartimentale e il consigliere di Stato), uno strumento politico per ottenere e gestire il consenso in una città particolare e particolarista come Marsiglia.

#### 10.6 *La franchigia e l'imperatore*

Thibaudeau riuscì a incontrare di persona l'imperatore di ritorno dal suo viaggio sul Reno il 20 vendemmiaio dell'anno XIII (12 ottobre 1804) e poté sottoporgli la questione del porto franco marsigliese. L'incontro fu una totale delusione per i partigiani della franchigia. Napoleone si dimostrò risoluto nel negare un editto alle condizioni proposte e rispose:

C'est une maladie des marseillais. Ils ne savent pas ce qu'ils demandent [...] leur port franc est un misérable palliatif. Il faut affranchir le commerce français de la domination de l'Angleterre. La franchise a fait son temps: nous ne sommes plus au temps de Colbert [...] Ce sont des malades qu'il ne faut pas irriter<sup>91</sup>.

Dalle affermazioni di Siméon e quelle di Napoleone si coglie un distacco crescente tra discorso sulle franchigie in generale, possibilità concreta di una loro applicazione e critica dell'attaccamento quasi morboso dei negozianti della Camera di Commercio marsigliese verso il proprio precedente statuto privilegiato, al quale si pensò di rispondere impegnandosi su un piano puramente politico per garantirsi il loro sostegno.

I rapporti con la Camera di Commercio si allontanarono da una seria riflessione sullo statuto da accordare a Marsiglia per entrare in una fase in cui, nell'impossibilità di decidere

---

<sup>90</sup> Ivi, pp. 158-159.

<sup>91</sup> Ivi, p. 159.

immediatamente e dovendo studiare a fondo la questione, si preferì prendere tempo e non contrariare una città così importante. Dominique Audibert, ex negoziante marsigliese eletto nel Consiglio Generale del Commercio di Parigi<sup>92</sup>, nel corso di un'udienza per parlare con l'imperatore in occasione della sua recente proclamazione, non era neanche riuscito a sottoporre alla sua attenzione la questione della franchigia<sup>93</sup>.

Nel frattempo Napoleone partì in direzione di Genova nel viaggio per ricevere la corona ferrea del Regno d'Italia, accompagnato dal direttore generale della dogana Collin che gli avrebbe dovuto parlare di Marsiglia. La notizia della riunione di Genova con la Francia e quindi dell'ingresso di un nuovo porto franco direttamente nel territorio francese mise ancor più in allarme la Camera di Commercio, che chiese e ottenne di poter mandare una delegazione per incontrare Napoleone in viaggio<sup>94</sup>.

In un'altra lettera di Siméon venne indicata la visione di quest'ultimo riguardo l'unificazione delle due città portuali. I due porti franchi di Genova e Marsiglia, una volta costituiti sullo stesso modello com'era desiderio dell'imperatore, sarebbero cresciuti insieme rafforzandosi a vicenda:

J'avais déjà ouï les quelques Marseillais qui sont ici se plaindre de la réunion de Gènes comme devant les ruiner. Les négociants, toujours amis du monopole, ne manquent jamais de s'effaroucher quand ils se voient des rivaux. Moi, je crois que Gènes ne détruira pas Marseille, que ces deux ports s'aideront l'un l'autre. Je crois que le port franc de Gènes aidera au rétablissement de celui de Marseille, à moins qu'on ne prouve que le port franc étant à Gènes un lieu clos et séparé, un lieu de simple entrepôt, Marseille a le même avantage.<sup>95</sup>

Il porto franco di Genova, in seguito alla occupazione, venne inizialmente giudicato dagli amministratori francesi come un luogo dove la classe dirigente genovese aveva potuto darsi impunemente alle frodi per arricchirsi a danno della popolazione, tuttavia il sistema in sé sembrava poter funzionare. Il Ministro dell'Interno Champagny riferì di come, una volta occupata la città e

---

<sup>92</sup> Marcel Courdurié, *Dominique Audibert*, in "Revue du souvenir napoléonien", n. 310 (mars 1980), p. 20. Cfr. Fournier, *La Chambre de Commerce de Marseille*, cit., pp. 192-215. Fu eletto insieme al negoziante Antoine Anthoine.

<sup>93</sup> Masson, *Ports francs*, cit., p. 73.

<sup>94</sup> Per le complesse vicende cittadine in questi anni cfr. Giovanni Assereto, *La Repubblica Ligure. Lotte politiche e problemi finanziari (1797-1799)*, Torino, Fondazione Luigi Einaudi, 1975; Giovanni Assereto, *La seconda Repubblica Ligure (1800-1805). Dal "18 brumaio genovese" all'annessione alla Francia*, Milano, Selene Edizioni, 2000.

<sup>95</sup> Thibaudeau, *Mémoires*, cit., pp. 164-165.

sciolte le principali cariche municipali della Repubblica, i negozianti genovesi avessero difeso il loro porto franco considerandolo «la source de leurs plus precieuses richesses»<sup>96</sup>.

La delegazione marsigliese a Genova non riuscì neanche a incontrare l'imperatore e fu costretta a tornare in città senza aver risolto nulla. In compenso fu lo stesso Siméon a trattare del porto franco in una conversazione riportata da Thibaudeau usando il discorso diretto, quasi fosse il resoconto di un'intervista tra due uomini di Stato che discutevano del futuro economico del paese a Fontainebleau, l'11 luglio 1805, prima di una nuova partenza dell'imperatore. Nel corso di questo incontro, alle sollecitazioni di Siméon verso lo statuto da dare a Marsiglia l'imperatore rispose che la città già godeva del porto franco grazie al beneficio esclusivo dell'*entrepôt*, mentre non vedeva nessun vantaggio nell'estendere lo statuto all'intera città. La misura era tanto desiderata dai negozianti, secondo Napoleone, solo per un fatto di abitudine e di attaccamento alle proprie tradizioni.

Siméon rispose, con la consueta pragmaticità, che se anche l'unico motivo per concedere la franchigia fosse stato per accondiscendere a questa "abitudine", con tale mossa il sovrano avrebbe acquisito una enorme popolarità a Marsiglia, agendo in modo molto "politico"<sup>97</sup>.

Ma nel 1805 l'Imperatore non passò dalla città e partì invece alla volta di Austerlitz, dove ottenne una delle sue più celebri vittorie. Nel marzo 1806, mentre Napoleone tornava a Parigi e veniva completata l'occupazione del Regno di Napoli, la Camera inviò una nuova delegazione per riaffrontare la questione, presieduta direttamente dal *maire* Antoine-Ignace D'Anthoine<sup>98</sup>. Ex negoziante marsigliese nominato barone nel 1786, questo scaltro affarista aveva accresciuto le sue ricchezze gestendo una casa di commercio a Costantinopoli e da lì avviando un ricco commercio francese nel mar Nero. Dopo aver trascorso il periodo rivoluzionario a Genova era tornato a Marsiglia, dove ottenne la carica di *maire* dal 22 settembre 1805 al 26 aprile 1813. I rapporti tra il *maire* e il prefetto dipartimentale non furono particolarmente buoni. Tra le accuse rivolte al nuovo capo della *Municipalité* da Thibaudeau figurava quella di aver promesso il ritorno del porto franco solo per ottenere il favore della popolazione, esattamente come Siméon aveva suggerito di fare all'imperatore, senza però disporre dei mezzi per garantire i risultati. Tuttavia si trattava di una personalità molto in vista nella Marsiglia dell'epoca.

Conosciuto nel XVIII secolo per aver dato vita al commercio nel mar Nero, grazie ad una intelligente politica matrimoniale era diventato cognato di Giuseppe Bonaparte e di Jean

---

<sup>96</sup> ANP, AF/IV/1717,1, *Fonds de la Secrétairerie d'Etat impériale*, 10 juin 1805. Cfr. F/1e/81, *Ministère de l'Intérieur : administration générale*. Questi negozianti furono registrati e i loro nomi ordinati per professione specifica, reputazione e provenienza, cfr. ANP, AF/IV/1717,3, *Fonds de la Secrétairerie d'Etat impériale*, 12 juin 1805.

<sup>97</sup> Ivi, pp. 165-166.

<sup>98</sup> Cfr. Masson, *Encyclopédie*, cit., tomo IV, vol. II, p. 27; Robert e Cougny (a cura di), *Dictionnaire des parlementaires français*, cit., vol. I, p. 76; Octave Tessier, *Armorial des échevins de Marseille, de 1660 à 1789*, Marseille, Marius Olive, p. 85.

Bernadotte<sup>99</sup>. Anthoine riportò a Marsiglia il parere di Napoleone ottenuto a seguito del loro incontro ufficiale. Quest'ultimo ancora una volta aveva risposto con il desiderio che si organizzasse a Marsiglia «l'établissement d'un port franc semblable à celui de Gênes». Con tono paterno il sovrano corso rimproverò la città focese osservando come «les Marseillais ne voulaient pas sans doute s'isoler de la France et lui être étrangers»<sup>100</sup>. Il direttore della dogana Collin riferì di aver ricevuto l'ordine di stilare un progetto di legge per un porto franco simile a quello genovese da attuare entro i successivi tre mesi<sup>101</sup>.

Si iniziò dunque a progettare la messa in opera di un quartiere franco su modello genovese che si sarebbe costituito nel forte Saint-Jean o in quello di Saint-Nicolas. Genova entrò a far parte dei territori dell'Impero<sup>102</sup>. A queste iniziative rispose una opposizione netta della Camera di Commercio, i cui deputati sembravano orientati verso una negoziazione per il tutto o niente, secondo le parole dello stesso Thibaudeau, che invece considerava l'occasione per un quartiere franco come una buona opportunità.

Come in precedenza ci si era impegnati per sollecitare l'intervento imperiale e ottenere una rapida decisione in favore del porto franco, così in questi mesi, dopo la decisione di adottare il sistema genovese, il nuovo obiettivo divenne quello di prendere tempo e ritardare, o vanificare, il progetto di un quartiere franco. Il primo aprile 1806 il Consiglio Municipale, dove alla élite mercantile spettava ancora un peso rilevante e il discorso sul porto franco continuava ad essere un importante strumento per il consenso, votò la mozione di non applicare nessun nuovo progetto fino alla prossima visita personale dell'imperatore in città, nel corso della quale egli stesso si sarebbe reso conto di persona dei mali che l'affliggevano e avrebbe concesso motu proprio la franchigia tanto desiderata, nonostante vi fosse il piano già pronto preparato dall'ingegnere Guimet<sup>103</sup>. I delegati vennero inutilmente inviati presso il Ministro dell'Interno Champagny, mentre il 21 maggio il Consiglio Municipale dichiarò ufficialmente di appoggiare la Camera di Commercio nella richiesta di ristabilimento completo della franchigia a nome di tutti i marsigliesi.

Tra i vari documenti e rapporti contrari alla formulazione di un porto franco su modello genovese il più interessante fu quello scritto dai deputati cittadini il 28 aprile 1806<sup>104</sup>. In questo testo infatti venne descritta agli occhi degli amministratori parigini la situazione della città provenzale. Si presentò una triplice divisione interna:

---

<sup>99</sup> Sposando una figlia dell'ex *échevins* e *député* François Clary. Cfr. Courdurié, *Dominique Audibert, cit.*, p. 20.

<sup>100</sup> ACCIMP, B 5, *Délibérations de la Chambre*, 21 mars 1806, p. 95.

<sup>101</sup> ACCIMP, mq 3.2.1.1, *Commerce internationale, zones franches*, 28 avril 1806.

<sup>102</sup> Cfr. Assereto, *La seconda Repubblica Ligure (1800-1805)*, cit.

<sup>103</sup> Bonnet, *La question de la franchise, cit.*, pp. 444-445.

<sup>104</sup> ACCIMP, mq 3.2.1.1, *Commerce internationale, zones franches*, 28 avril 1814.

- La riva sud, la “rive neuve”, dove si trovavano alcuni edifici per lo stoccaggio delle merci, altri utilizzati dalla marina e gli spazi per la produzione e lavorazione di vini, oli e saponi;
- La riva nord, “la vieille cité”, dove abitavano i pescatori e alcune case al pianterreno erano usate per stivare le merci;
- La riva est, “la nouvelle ville”, dimora dei negozianti e degli altri benestanti locali, dove si trovavano molti magazzini di deposito e anche questi, nei momenti di pace, erano insufficienti per le merci che transitavano dal porto, così che spesso si rendeva necessario ricorrere a degli spazi fuori città.

La divisione degli spazi per le merci in città serviva a dimostrare come:

- 1- Non si poteva stabilire il porto franco se non nella città vecchia o sulla riva nuova.
- 2- Sarebbe stato impossibile scegliere la città vecchia perchè tutti gli edifici erano piccoli e le vie strette e in salita. Inoltre si sarebbe dovuta trasferire la misera popolazione che viveva in quest’area, mentre il porto franco nellà parte vecchia avrebbe fatto perdere di importanza alla zona della riva nuova.
- 3- Non si poteva fare sulla riva nuova per gli stessi motivi, con l’aggiunta della necessità di sospendere le attività manifatturiere per trasferire le fabbriche, con grande danno delle produzioni, e si impoverirebbero ancor più gli abitanti della città vecchia che fittavano i piani terra delle loro abitazioni come magazzini.
- 4- Non ci sarebbero i fondi per una modifica così radicale del tessuto urbano.
- 5- Nessuna delle due fortezze, suggerite dalle autorità imperiali, sarebbe stata adatta per un porto franco, perché troppo lontane dai quartieri dei negozianti.
- 6- Dividendo il porto franco per certe merci ma non per altre si sarebbe dovuto dividere il movimento portuale, che invece era limitato dalla ristrettezza dell’insenatura cittadina.

In seguito a queste prese di posizione, per usare un’espressione di Thibaudeau, «les choses restèrent là, il n’en fut plus question». Napoleone non volle recarsi di persona in città e non vennero prese altre decisioni. Su sollecitazione della Camera di Commercio, a Parigi si formò un piccolo comitato di marsigliesi che, insieme ai delegati cittadini, si riunivano nella dimora di Guieu per lavorare alle possibili strategie di difesa della franchigia. L’Imperatore fu sempre più impegnato nelle sue campagne militari e con il decreto di Berlino del 21 novembre 1806 per il blocco continentale ogni ritorno al regime del porto franco sembrò definitivamente allontanarsi. La Camera conservò nei suoi

archivi il progetto di legge, mai presentato, per una nuova franchigia formulato a partire dal decreto del 1791, in due versioni da 22 e 24 articoli<sup>105</sup>.

### 10.7 La Franchigia e il ritorno dei Borbone

La produzione di documenti sul porto franco riprese solo con la Restaurazione. Nel 1813 si discuteva ancora sull'*entrepôt* e sui vantaggi e differenze tra quello fittizio o quello reale, nonché sulla necessità di istituire delle zone franche nei principali porti francesi. Jean-Antoine Chaptal, che già nel 1803 in veste di Ministro dell'Interno aveva mostrato di preferire una soluzione simile al sistema delle antiche franchigie e di guardare con ammirazione al caso genovese, tentò di riaffrontare la questione pubblicamente<sup>106</sup>. Alle obiezioni mosse dai ministri e dai nuovi responsabili amministrativi, formati negli anni del blocco continentale e dello sviluppo del protezionismo all'esterno con libera circolazione all'interno, sono da aggiungere le voci dei proprietari manifatturieri favorevoli alle politiche doganali restrittive. Nella sessione del 14 luglio 1814 del Consiglio generale delle manifatture, Feray, a nome dei fabbricanti di "cotonnades", definì il protezionismo come il «*véritable palladium de notre industrie*»<sup>107</sup>.

Nonostante gli enormi cambiamenti che avvennero nel paese in questi anni, ai quali sono da aggiungere le crisi finanziarie e le guerre, i negozianti di Marsiglia facenti parte della Camera di Commercio continuarono a giustificare il declino commerciale marsigliese come conseguenza della perdita della franchigia portuale. In seguito al cambiamento di regime, il vocabolario politico francese di questi anni era dominato da idee di *tabula rasa* o di restaurazione. L'assenza o la debolezza dei corpi intermedi negli anni rivoluzionari (associazioni, sindacati, chiese o istituzioni locali) fu spiegata da Tocqueville, con una interpretazione che conobbe grande diffusione, in quanto eccezione nazionale riassumibile sotto l'etichetta di "giacobinismo"<sup>108</sup>. L'illegittimità dei corpi intermedi, tra cui le camere di commercio, era stata ufficialmente sancita dalla legge Le Chapelier del 1791<sup>109</sup>. Con l'ordinanza del 3 nevosio 1802 furono tra le poche istituzioni pre-rivoluzionarie ad essere reistituite conservando anche il nome<sup>110</sup>.

Il ritorno dei Borbone al trono segnò perciò un'ottima occasione per riprendere con le richieste a cui Napoleone non aveva voluto dare ascolto. Come se il mondo avesse dormito negli

---

<sup>105</sup> Masson, *Ports francs*, cit., p. 76.

<sup>106</sup> Jean-Antoine Chaptal, *De l'industrie française*, vol. II, Paris, Antoine-Augustin Renouard, 1819, pp. 388-406.

<sup>107</sup> Emile Levasseur, *Histoire du commerce de la France*, vol. II, Paris, Arthur Rousseau, 1912, p. 648. L'espressione non può non far pensare a quella di Paul Masson per designare la franchigia di Marsiglia come «*palladium de prospérité*».

<sup>108</sup> Mona Ozouf, *Fortunes et infortunes d'un mot*, in "Le Débat", n. 13, 1981, pp. 28-39.

<sup>109</sup> André Conquet, *La suppression des chambres de commerce en 1791 comme si vous y étiez*, Paris, APCCI, 1981.

<sup>110</sup> Per la ripresa e il funzionamento delle Camere di Commercio in Francia durante la Restaurazione cfr. Claire Lemerrier, *Un si discret pouvoir. Aux origines de la chambre de commerce de Paris, 1803-1853*, La Découverte, Paris, 2000.

ultimi 30 anni, scriveva Thibaudeau, i marsigliesi ripresero a domandare la loro franchigia negli stessi termini del memoriale del 1775 con cui ho scelto di iniziare questo capitolo.

La parola migliore per descrivere questa nuova fase, come fatto notare da Bernard Roux, potrebbe essere “delusione”. Si tratta di un termine preso in prestito dall’ambito della psicologia, nonostante il suo impiego in un dibattito di tipo economico. Eppure leggendo i documenti e le corrispondenze prodotte dagli attori coinvolti non si può fare a meno di notare lo stile retorico sempre più marcato e l’affezione verso la famosa franchigia. La Rivoluzione, che era coincisa con l’abolizione di questo statuto privilegiato, marcò l’inizio di tutti i “malheurs” della città, che quindi guardava al ritorno al passato e al tempo del governo glorioso di Colbert e Luigi XIV, quando poi gli stessi marsigliesi dell’epoca lamentavano l’ingerenza di questo ministro, come l’unico rimedio per i propri mali presenti.

Per poter scrivere queste pagine i punti di riferimento principale sono stati gli archivi della Camera di Commercio e della biblioteca di Marsiglia. In questi fondi ho potuto trovare molti opuscoli e libretti a stampa sulla franchigia, nonché un fondo, non conosciuto nelle grandi ricostruzioni di queste vicende, dove sono conservate le corrispondenze e i documenti relativi alla franchigia in questi anni. Durante la Restaurazione furono prodotti numerosi testi tra i quali spicca, da questo punto di vista, l’opera dell’ex negoziante marsigliese Sabin Peragallo: *Les malheurs et les espérances de Marseille*<sup>111</sup>. In particolare in una lettera alla Camera, dedicataria del libretto, riportò con orgoglio di come fosse stato apprezzato negli ambienti realisti e molti gli avessero chiesto di stampare più copie del suo lavoro<sup>112</sup>. Ogni ricordo del periodo rivoluzionario venne condannato, tanto che la nascita della *Marsigliese* veniva presentata come la canzone di un’orda disordinata e sanguinaria formata da stranieri e schiavi liberati ai quali si aggiunsero pochi marsigliesi senza principi e senza nome, mentre la maggior parte rimase fedele al sovrano e alle sue istituzioni, vale a dire alla franchigia portuale che faceva della città «une petite république protégée par une grande monarchie». Si trattò quasi di una sorta di cristallizzazione psicologica che colpì il ceto dei negozianti della Camera di Commercio e bloccò la contrattazione politica con Parigi sull’ostinata richiesta di reintroduzione del porto franco hic et nunc, impedendo di accettare soluzioni intermedie o anche solo di pazientare più del necessario.

Tali elementi permettono di considerare questa fase come la definitiva convalida del mito del porto franco e dell’affrancamento da un discorso di interesse immediato per trasferirsi su un

---

<sup>111</sup> Sabin Peragallo, *Les malheurs et les espérances de Marseille*, Paris, Delaunay, 1814. Copie a stampa sono conservate sia agli Archivi Nazionali di Parigi (8-LK7-4671), sia alla biblioteca di Marsiglia dell’Alcazar ( BMM 5382); il commercio di Santo Domingo costituiva la fonte da cui attingere negli scambi con il Levante, per questa ragione non è raro trovare mercanti impegnati in questi traffici schierati a favore della franchigia e del monopolio levantino, come Peragallo stesso. Cfr. Drouin De Bercy, *De Saint-Domingue, de ses guerres, de ses révolutions, de ses ressources*, Parigi, Hocquet, 1814.

<sup>112</sup> ACCIMP, mq. 3.2.1.1, *Commerce international, zones franches*, janvier 1814.

registro più astratto, mitico e idealizzante. Come osservato nelle prossime pagine, a richiedere con forza il ritorno della franchigia furono non solo coloro che ne avevano beneficiato direttamente ma anche tutta una serie di personaggi e di autorità le quali erano state persuase della incredibile efficacia di tale misura economica senza averne mai avuto esperienza diretta.

Queste speranze poi erano ancor più alimentate dalla caduta dell'uomo che aveva volontariamente impedito l'esecuzione delle richieste dei negozianti: Napoleone Bonaparte, di cui Peragallo scrisse come «ne voulut jamais ni diminuer ses malheurs [di Marsiglia], ni soulager sa peine»<sup>113</sup>.

È significativo che intanto anche a Genova, fra le riforme immediatamente rivendicate dopo la dominazione napoleonica, fossero iscritte, insieme con il ripristino dell'indipendenza e il restauro della costituzione del 1576, l'immediata riapertura del porto franco<sup>114</sup>.

La Camera di Commercio marsigliese inviò tre delegati permanenti a Parigi nel giugno 1814, dopo solo un mese dal ritorno del sovrano nella capitale. Il loro incarico specifico fu presentare un nuovo memoriale sulla franchigia e occuparsi di ogni incombenza per facilitare la stesura di un progetto di legge favorevole<sup>115</sup>. I tre rappresentanti selezionati furono: Pierre Perron, Pierre Plasse e Pierre-Honoré Roux, a capo della deputazione. Ancora una volta, per mostrare l'unità di intenti dei sudditi marsigliesi, in appendice al memoriale figurarono le lettere di adesione dei deputati cittadini di Marsiglia<sup>116</sup> e dei deputati del dipartimento delle Bocche del Rodano<sup>117</sup>.

Il memoriale loro affidato, che ripercorreva a somme linee il testo del 1805, incontrò il favore del Consiglio Generale di Commercio che votò per il ristabilimento di principio della franchigia. Interessante notare come i tre Pierre puntarono molto sul presentare la questione da un punto di vista puramente tecnico, evitando eccessive figure retoriche e ricorsi a principi che non fossero economici, probabilmente per evitare di impantanare il discorso alle Camere e portarlo direttamente presso dei comitati specializzati.

Per questa ragione si preferì non dare lettura ai memoriali di Sabin Peragallo, troppo retorici nelle motivazioni addotte, che pure conobbero un'ampia circolazione<sup>118</sup>. L'autore stesso riconosceva in conclusione del suo testo che, essendo stato pubblicato dai delegati un *mémoire* più specifico e dotato dell'avvallo della Camera, ogni mancanza della sua opera sarebbe stata da quello compensata.

---

<sup>113</sup> Ivi, p. 13.

<sup>114</sup> Giacchero, *Origini e sviluppi*, cit., p. 112.

<sup>115</sup> ACCIMP, mq 3.2.1.1, *Commerce internationale, zones franches*, 13 juin 1814.

<sup>116</sup> Lyle Saint-Martin, César Lombardon, Campon e Panisse.

<sup>117</sup> Cappeau, Campou, Barreme, Salavi, Roux.

<sup>118</sup> ACCIMP, mq 3.2.1.1, *Commerce internationale, zones franches*, 31 aout ; 8 septembre. In molte lettere Peragallo scrisse del successo dei suoi testi e dell'ampia lettura di pubblico.



Negli archivi cittadini rimane una ricca corrispondenza dell'attività dei tre rappresentanti della Camera di Commercio marsigliese: contando brevi parentesi in cui ritornarono per qualche giorno in città, i tre "Pierre" lavorarono a Parigi per la reintroduzione del porto franco dal maggio 1814 al marzo 1815. L'unico lavoro storiografico in cui ho trovato indicazioni specifiche sulle attività di questi tre deputati è stato in una tesi di Laurea dell'Università di Marsiglia risalente al 1958. L'autore è Bernard Roux, il quale non ha pubblicato i risultati della sua interessante ricerca. Partendo dalle sue indicazioni ho cercato a mia volta i documenti utilizzati. Purtroppo una riorganizzazione degli archivi della Camera ha determinato un cambiamento di nome e alcuni spostamenti tra le carte, così che i fondi e le collocazioni indicati da Roux non sono più esistenti. Controllando gli schedari cartacei degli archivi ho potuto rintracciare la totalità dei documenti, insieme ad altri interessanti memoriali<sup>119</sup>.

Nei primi giorni dal loro arrivo nella capitale i tre deputati si limitarono a cercare di capire quale fosse l'atteggiamento generale prima di procedere alla stesura di altri testi. Intanto il nuovo governo regio, per valutare la situazione del Regno, inviò in ogni dipartimento dei commissari per indagare sulle necessità e sui desideri locali. I tre deputati consigliarono alla Camera di incontrare de Bougelin, commissario per il loro dipartimento, per conquistarne il favore<sup>120</sup>.

In una lettera spedita a Marsiglia a settembre, i tre Pierre spiegano come passassero la maggior parte del tempo a fare anticamera tra le stanze dei ministri e degli uomini di Stato ai quali cercavano di strappare il consenso sul porto franco, mentre il resto del giorno e della sera veniva trascorso a scrivere lettere ad altre personalità o rapporti per la Camera. Ricordando in parte lo stile delle lettere di Joseph Fabre, si lamentavano di non avere più il tempo di badare ai loro affari e neanche di mangiare, tanta era la loro dedizione!<sup>121</sup>

La deputazione intanto attendeva dalla Camera un nuovo *mémoire* che non arrivava. I deputati presero l'iniziativa e ne scrissero uno autonomamente che sottomisero a Bergasse, deputato dipartimentale a Parigi<sup>122</sup>. Solo in seguito giunse il memoriale atteso, accompagnato da un nuovo progetto di legge, scritto dalla Camera stessa, per il reintegro quasi identico della franchigia del 1669<sup>123</sup>.

---

<sup>119</sup> Bernard Roux indicò i fondi degli ACCIMP O.D, ND 8 e ND 9, cfr. Bernard Roux, *Le régime des franchises de Marseille au début de la Restauration*, Tesi di Laurea, Aix-en-Provence, Université d'Aix-Marseille, 1958. Questi fondi sono oggi inesistenti e il personale degli archivi non mi ha saputo dare indicazioni. Dopo un controllo approfondito dei fondi moderni della Camera ho trovato i documenti citati da Roux nei nuovi fondi m.q.3.2.1.1; m.q.3.2.2; m.q.3.2.3. Farò riferimento alle nuove collocazioni.

<sup>120</sup> Ivi, 21 mai 1814.

<sup>121</sup> Ivi, 17 settembre 1814. Joseph Fabre, delegato marsigliese che, grazie al suo lavoro di mediazione, era riuscito ad ottenere il rinnovo della franchigia del 1703, cfr. ACCIMP, A 17, *Conseil de Commerce*, Joseph Fabre (1700-1705).

<sup>122</sup> Ivi, 31 mai 1814.

<sup>123</sup> Ivi, 18 juin 1814.

Nello stesso tempo la ricezione “fredda” di un altro memoriale a favore della franchigia di Dunkerque da parte del Ministro delle Finanze, il barone Louis, portò i deputati ad agire con molta prudenza e ad “epurare” il progetto di legge, attendendo ulteriori reazioni. Piuttosto che aspettare la risposta della Camera la deputazione, con un certo grado di autonomia e fiducia nelle proprie capacità, sostituì il memoriale giunto da Marsiglia con il proprio, che si manteneva sul vago riguardo le norme precise ma ricordava a più riprese l’interesse della Francia per il ristabilimento delle franchigie. Il memoriale della Camera fu effettivamente consegnato solo a inizio luglio a Becquey, direttore generale del Commercio, che lo avrebbe potuto presentare come si conveniva<sup>124</sup>.

Nel frattempo gli sforzi dei deputati continuarono: tra il 17 giugno e i primi di luglio ricevettero 25 mappe del territorio marsigliese e 25 tabelle esplicative da comunicare ai membri del Consiglio Generale di Commercio per dimostrare l’unità tra città e banlieu circostante. Allo stesso modo continuarono le visite ai Consiglieri di Stato, in particolare al barone Jourdan che, di recente nomina e proveniente da Aubagne, era ben conscio della condizione locale e favorevole alla causa marsigliese. Il 26 giugno i tre Pierre riferirono di aver avuto notizia che il re aveva letto il loro memoriale e passato una nota ufficiale al Ministro dell’Interno<sup>125</sup>.

La questione sembrava essere giunta ad uno stadio avanzato, visto l’enorme numero di memoriali prodotti fino a questo momento e l’avallo dato dal sovrano ai progetti marsigliesi. Si verificò intanto un incidente significativo: alcuni vascelli stranieri entrarono nel porto di Marsiglia credendo che la franchigia fosse già stata ristabilita ma, avendo saputo che così non era, ripartirono velocemente senza scaricare le merci. A metà luglio i tre inviati raccomandarono cautela alla Camera di Marsiglia, troppo ardita e frettolosa di concludere l’affare senza mediazioni. I timori venivano in primo luogo dalla Camera di Commercio parigina, di cui si temeva l’ostilità, ma anche dalle domande simili che giungevano da Dunkerque, le cui reazioni sul governo erano imprevedibili. Uno degli obiettivi dei tre Pierre fu evitare che la discussione fosse portata alle due Camere parlamentari nel timore che, come durante il periodo rivoluzionario, ognuno avesse da dire la sua e non si decidesse più niente. Inoltre c’era il rischio di vedere la franchigia di Marsiglia assimilata e trattata alla stregua delle altre<sup>126</sup>. Un valido collaboratore della causa marsigliese in quei giorni fu Etienne Martin fils d’André, negoziante di origine marsigliese e presidente del tribunale di commercio di Parigi<sup>127</sup>.

Con queste raccomandazioni e ultime precauzioni iniziò l’iter della proposta presso le amministrazioni centrali. La discussione cominciò nel Consiglio generale del Commercio il 23

---

<sup>124</sup> Ivi, 8 juillet 1814.

<sup>125</sup> Ivi, 26 juin 1814.

<sup>126</sup> Ivi, 19 juillet 1814.

<sup>127</sup> Masson, *Encyclopédie*, cit., p. 321.

luglio 1814. Nella sua relazione Portal, deputato di Bordeaux, parlò a lungo dei contrabbandi a Marsiglia e impedì a Martin di prendere la parola e leggere il suo rapporto. Secondo gli inviati della Camera l'opposizione di Portal era dovuta all'essere rimasto troppo legato alla dottrina economica del governo precedente e, soprattutto, al non voler dare a Marsiglia uno statuto privilegiato rispetto a Bordeaux, dove gestiva una casa di commercio<sup>128</sup>. Solo nella sessione del 3 agosto il rapporto di Martin venne letto pubblicamente e Becquey, direttore generale dell'amministrazione dell'agricoltura, del commercio, delle arti e delle manifatture, chiese ai deputati marsigliesi di presentare il loro progetto di legge<sup>129</sup>. In un'altra lettera del 7 agosto Martin spiegò che avrebbero incontrato difficoltà con la franchigia a causa di persone che volevano il bene del paese, ma erano troppo attaccate alla sua unità amministrativa e mal concepivano un regime doganale a parte<sup>130</sup>. Grazie alla mediazione del Consigliere di Stato Jourdan, altro sponsor della causa marsigliese, la deputazione si recò direttamente da Becquey per consegnargli tutto il progetto e concordare i vari punti più spinosi, come l'opposizione verso la tassa del 20% sulle merci levantine (art. 22)<sup>131</sup>.

Ci si accordò per la rapida approvazione di una forma intermedia rispetto al vecchio porto franco. Ma quando il progetto venne presentato per la lettura pubblica le modifiche concordate erano scomparse e ne comparvero altre inaspettate, come la riduzione dell'art. 22 al 10%, da far valere solo sulle imbarcazioni straniere. I rappresentanti marsigliesi, allarmati da questo cambiamento inaspettato, aumentarono le loro visite ai consiglieri di Stato e ai *maitres de requêtes* per ottenere l'invito ad assistere alla seduta del Comitato di Commercio del Consiglio di Stato che si sarebbe tenuta il 6 settembre alle 14. Sia i tre Pierre che i ministri con cui entrarono in contatto in questi giorni furono concordi nel condannare l'eccessiva insistenza della Camera di Commercio marsigliese e la poca accortezza nel presentare direttamente il proprio progetto di legge senza prima concordare la necessità della franchigia: senza questa mossa avventata, secondo i deputati, avrebbero già ottenuto da tempo il porto franco del 1789<sup>132</sup>. Il lavoro di effettiva stesura del testo di legge, al di là delle discussioni politiche, fu svolto in gran parte da Becquey con le correzioni di Portal.

La discussione nel mese di settembre si fece più serrata, con un rimando continuo della questione tra i vari ministeri e la volontà di evitare che venisse portata alle Camere, mentre Jourdan ricordò come la materia fosse tecnicamente di diretta competenza del sovrano<sup>133</sup>. I timori aumentavano anche nei confronti del Consiglio delle Finanze e dell'opinione di Portal che, in un

<sup>128</sup> ACCIMP, mq 3.2.1.1, *Commerce internationale, zones franches*, 17 settembre 1814.

<sup>129</sup> ACCIMP, mq 3.2.1.1, *Commerce internationale, zones franches*, 7 aout 1814 (lettera di Becquey alla Camera di Commercio di Marsiglia).

<sup>130</sup> Ivi, 7 aout 1814.

<sup>131</sup> Ivi, 15 aout 1814.

<sup>132</sup> Ivi, 1 septembre 1814.

<sup>133</sup> Ivi, 8 septembre 1814.

rapporto del 12 settembre, aveva riconosciuto l'importanza della franchigia ma intervenendo con sottigliezza per modificare molti punti. Ad esempio, riguardo al primo articolo sullo spostamento dei banchi della dogana ai confini del territorio, quest'ultimo aggiunse a margine una clausola determinante: «sauf les changements qui pourraient être reconnus nécessaires par l'administration des douanes»<sup>134</sup>. In questo modo si garantì un'ampia libertà di manovra per l'eventuale intervento normativo.

Martin mise in guardia la Camera sugli esiti imprevedibili di un dibattito così complesso e puntiglioso, dove ci si poteva perdere nelle sottigliezze della discussione politica, riassumendo che:

Il résulte des deux dernières séances du Conseil d'Etat que Marseille aura la franchise pour son port et son territoire; mais je crains des entraves, des restrictions qui en réduiront les avantages<sup>135</sup>.

Intanto non si interrompevano le pubblicazioni e le lettere, anche di privati, per intervenire sulla questione. In una data non meglio precisata tra la pubblicazione dei *Malheurs et espérances de Marseille* e il 3 settembre 1814 Sabin Peragallo, reputando sufficiente ma suscettibile di miglioramenti il lavoro dei tre delegati, pubblicò un altro testo sulla franchigia, richiamandosi alle note pubblicazioni degli «estimables concitoyens, MM. Cappus, de Sinety, Abeille et des généraux écrivains qui ont, comme eux, défendu cette franchise»<sup>136</sup>.

Il testo riprese le motivazioni già addotte da questi autori, con uno stile molto retorico, per persuadere che:

- La franchigia non era un privilegio ma un vantaggio per tutto il paese;
- Nel Mediterraneo era essenziale un porto franco per combattere la concorrenza di quelli avversari;
- Solo Marsiglia era adatta a ricevere un tale statuto;
- La franchigia avrebbe aumentato gli introiti doganali;
- Le manifatture del meridione e di tutto il Regno ne avevano bisogno per ricavare le necessarie materie prime;
- Anche l'interesse sanitario della Francia avrebbe beneficiato dall'averne un solo luogo per lo sbarco di merci da paesi potenzialmente infetti.

---

<sup>134</sup> Il che permetteva concedere una piena libertà d'azione ai doganieri, nonostante il testo dell'articolo. Ivi, 12 settembre 1814.

<sup>135</sup> Ivi, 10 settembre 1814.

<sup>136</sup> ANP, 8-LK7-11744, *Peragallo, Sabin, Observations sur la franchise du port et du territoire de Marseille*, [tra giugno e dicembre 1814]; Alla Camera di Commercio è conservata una lettera per annunciarne la pubblicazione, cfr. ACCIMP, mq. 3.2.1.1, *Commerce international, zones franchises*, 3 settembre 1814.

Il lavoro di Peragallo non venne considerato ai fini del dibattito politico legislativo, ma ebbe una grande influenza tramite la circolazione a stampa delle sue opere tra Parigi e Marsiglia.

Méjanelle di Nîmes intanto, altro negoziante attivo a Marsiglia, pubblicò un libretto rivolto al Ministero degli Esteri a favore del porto franco marsigliese<sup>137</sup>. Il 21 settembre 1814 il Direttore generale dell'Agricoltura e del Commercio Becquey presentò una prima versione del nuovo progetto di legge ai comitati riuniti di Commercio e Finanza della Camera dei Deputati. La lezione di Siméon venne fatta propria dal governo della Restaurazione che oltre alla promessa della reintroduzione della franchigia non sembrava volersi spingere molto oltre. Nella relazione letta da Becquey non venne definito nessun punto specifico, tanto che in seguito si parlò di «une ombre de franchise»: proprio quel che bastava a guadagnarsi la fiducia dei negozianti marsigliesi senza mettere in agitazione altre città che si sarebbero lamentate di eccessivi favoreggiamenti. L'annuncio del ristabilimento del porto franco bastò a creare la speranza della sua applicazione, dando poi origine a un emblematico fraintendimento collettivo.

#### 10.8 *Lo spettacolo al Gran Teatro di Marsiglia: il canto de La Franchise*

Intanto il primo ottobre a Marsiglia giunse il conte d'Artois, fratello minore di Luigi XVIII e futuro sovrano con il nome di Carlo X, in visita nel dipartimento realista del Midi. La città, che aspettava notizie riguardo alla nuova franchigia e voleva impressionare positivamente il fratello del sovrano, offrì a quest'ultimo una calorosa accoglienza. La cronaca della visita è registrata nelle memorie di Thibaudeau. All'arrivo del conte nel quartiere St.Louis una compagnia di 80 marinai, ciascuno con una sciarpa verde sul braccio sinistro, circondò la vettura, liberò i cavalli e la trainò verso la città. Nella zona di Aren[sic] il conte di Panisse, in testa a un battaglione della guardia nazionale, ricevette il conte d'Artois. Invece il *maire*, il consiglio municipale e i corpi amministrativi e dei notabili lo ricevettero sotto un arco di trionfo a St.Lazare.

Arrivato all'arco lo fecero scendere e salire su un'altra carrozza trainata da sei cavalli con i colori della città. Il marchese di Albertas, prefetto dipartimentale, lo attendeva sotto un altro arco di trionfo nei pressi della porta di Aix. Queste furono solo le celebrazioni per l'ingresso in città, altre ne seguirono all'interno<sup>138</sup>.

Thibaudeau, non più prefetto, riportò le vicende della serata nei dettagli, consultabili anche nel numero del *Moniteur* del 7 ottobre 1814. I rappresentanti cittadini subissarono il conte di domande riguardo l'imminente franchigia e prepararono uno spettacolo in suo onore. La sera infatti

---

<sup>137</sup> ANP, AE/BIII/252, lettera di presentazione del 16 ottobre 1814 con allegato un libretto di 58 pagine.

<sup>138</sup> Augustin Fabre, *Histoire de Marseille*, vol. II, Marseille, Marius Olive, 1829, pp. 647-652.

d'Artois venne invitato ad assistere nel Grand Théâtre ad uno spettacolo di gala dove fu messo in scena la *Partie de chasse de Henri IV*, commedia in tre atti rappresentata per la prima volta nel 1764, nella quale si esaltavano la figura del sovrano Enrico IV ed il suo rapporto diretto e paterno col popolo, a cui rese giustizia nonostante gli intrighi di corte dei nobili. Forse si volle lusingare il fratello del sovrano suggerendo una analogia con la rappresentazione del rapporto tra Sully ed Enrico IV. Durante il periodo della Restaurazione l'aria intitolata *Vive Henri IV!* veniva spesso cantata alla presenza del re o della famiglia regale in occasione delle cerimonie ufficiali, tanto da poterla definire quasi l'inno della monarchia legittima<sup>139</sup>.

Tra un atto e l'altro vennero cantate anche altre canzoni, quando tutto a un tratto si sentirono i versi de *La Franchise*, componimento scritto dall'*ancien négociant* stabilitosi a Parigi Sabin Peragallo, già ricordato come autore di diversi memoriali in favore della franchigia marsigliese<sup>140</sup>:

C'est la Franchise  
Qu'il faut chanter en ce beau jour;  
Car vous savez que la devise  
Du Prince cher à notre amour,  
C'est la Franchise. (Bis.)

De la Franchise  
Nous sentons aussi tout le prix;  
Et la vérité veut qu'on dise,  
Que la Provence est le pays  
De la franchise. (Bis.)

Cette franchise,  
Des bons cœurs doit être la loi;  
Mais maint impôt nous paralyse,  
Et Marseille attend de son Roi,  
L'autre franchise. (Bis.)

Avec Franchise  
Nous accueillîmes ce bon Roi,  
Qui vit que rien ne rivalise,  
Un pays régi par la loi  
De la Franchise. (Bis.)

Par la Franchise,  
Nous réussissons toujours bien;  
Car c'est par là que l'on nous prise,  
Et le commerce ne vaut rien,  
Sans la Franchise. (Bis.)

---

<sup>139</sup> Testo integrale disponibile su Gallica:

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5789007k.r=partie+de+chasse+henri.langFR> ; storia delle sue rappresentazioni e significato in Jacques Truchet, *Théâtre du XVIIIe siècle*, vol. II, Paris, Gallimard, 1974, pp. 1459-1465.

<sup>140</sup> BMM, 11220, senza data ma, come scritto nell'intestazione, venne composta in occasione della visita del conte d'Artois a Marsiglia. L'aria su cui è cantata si chiamava *Bouton de Rose*, molto popolare nel corso del XIX secolo, che in musica dovrebbe essere forse somigliante alla più nota canzone popolare francese *A la claire fontaine*.

Sur la Franchise  
Nous pourrons compter aujourd'hui,  
Si nous obtenons l'entremise  
D'un Prince, l'exemple et l'ami  
De la Franchise. (Bis.)

Cette Franchise  
Mettrait le comble à nos souhaits,  
Et si notre Roi l'autorise,  
Nous aurons, chantant ses bienfaits,  
Double Franchise. (Bis.)

Avec Franchise  
Nous lui jurons amour et foi,  
Et Marseille aux Bourbons soumise,  
Criera toujours: Vive le Roi !  
Avec Franchise. (Bis.)

Questo il resoconto di Thibaudeau:

Profondément ému par les accords bruyants de la poésie et de la musique provençale, le chevalier français, fort peu versé dans l'économie politique et les matières commerciales, promit au nom du Roi la franchise. Le maire, Montgrand, qui avait repris son titre de marquis et ramassé dans le ruisseau sa croix de la Légion d'honneur qu'il avait jetée le 14 avril, tomba aux pieds du prince. L'ivresse, la délire gagnèrent du parterre au paradis<sup>141</sup>.

Non solo il *maire*, ma tutti i magistrati e gli spettatori più vicini si inginocchiarono verso il conte mentre gli altri, rimasti in piedi, applaudirono ed esultarono lasciandosi andare a «scènes d'idolâtrie [...] et l'on eut dit d'une divinité nationale autour de laquelle se pressaient des flots mouvants d'adorateurs fanatiques»<sup>142</sup>.

Siamo ben lontani dalla discussione politica ed economica che contraddistinse il dibattito nelle aule parigine. Se un mito del porto franco è effettivamente esistito, il resoconto di tale avvenimento ne rappresentò forse la prova più evidente. Sabin Peragallo fu la figura emblematica di questo fenomeno: *ex négociant*, proveniente da una famiglia straniera di origine genovese, scrisse saggi e canzoni sulla franchigia idealizzandola ai più alti livelli, tanto da suscitare timore presso i tre Pierre che preferirono non utilizzare i suoi testi, presenti in numerose copie negli archivi e in parte citati da Masson.

I toni dei resoconti di questo episodio sembravano appartenere a un registro religioso o sanitario, visto che si parlò di idolatria, fanatismo, ubriachezza o delirio. In parte ricordavano le

---

<sup>141</sup> Thibaudeau, *Mémoires*, cit., p. 405.

<sup>142</sup> Fabre, *Histoire de Marseille*, cit., p. 649.

considerazioni di Napoleone che aveva qualificato i marsigliesi come dei “malati” per la loro franchigia<sup>143</sup>. Sicuramente la presenza di precisi gruppi di interesse e di relazioni economiche soggiacenti a questi fenomeni non può essere ignorata, come si vede a proposito della questione dei saponifici. Restano tuttavia inspiegabili in termini di mero gioco di interessi le reazioni come quella avvenuta nel teatro cittadino o la fortunata circolazione di canzoni come *La Franchise*.

Il giorno dopo, nonostante la pioggia, si continuarono a sentire acclamazioni e versi della canzone per le strade ovunque passasse il fratello del re. Secondo il convincimento generale, tornata la franchigia sarebbe tornata la ricchezza. Le aspettative raggiunsero livelli ancora più alti quando il 6 ottobre il conte d'Artois, spostatosi a Tolone, scrisse una lettera al prefetto dipartimentale D'Albertas, successore di Thibaudeau, per comunicargli che il sovrano nel consiglio del 3 ottobre 1814 aveva deciso di reintrodurre la franchigia a Marsiglia sulla base degli editti precedenti gli eventi rivoluzionari.

Il prefetto corse a portare la lettera al Consiglio Municipale che si trovava già riunito in assemblea. All'istante l'assemblea venne sospesa e il *maire* insieme ai membri del consiglio si diresse verso la sala della Borsa per annunciare subito la notizia ai negozianti, dai quali la lettera venne esposta e mostrata al grido di «vive le Roi! Vive Monsieur!». Quando il conte d'Artois ripassò da Marsiglia l'8 ottobre venne di nuovo osannato dalla cittadinanza. Augustin Fabre, nella sua *Histoire de Marseille*, scrisse che in quei giorni tutti sorridevano a Marsiglia: con la promessa del ritorno della franchigia l'anno 1815 si aprì sotto i migliori auspici<sup>144</sup>.

Il progetto di legge per una nuova franchigia fu effettivamente portato alla Camera dei pari, alimentando ancora di più le aspettative marsigliesi. Il Consigliere di Stato Bequey accennò, in occasione della sua relazione a questa assemblea, a delle future restrizioni che sarebbero state apportate alla franchigia per adattarla alla mutazione dei tempi, ma non entrò nel dettaglio, limitandosi ad affermare il bisogno della nazione per il porto franco.

La questione dunque era stata dibattuta nel Consiglio generale del Commercio, poi nel Comitato di Commercio del Consiglio di Stato, al quale si era unito il Consiglio delle Finanze: restava solo la Camera Alta, vale a dire il sovrano stesso.

### 10.9 Il ritorno della franchigia, 16 dicembre 1814 - 20 febbraio 1815

Nel frattempo si erano delineati meglio gli schieramenti: da una parte, Camera di Commercio e amministrazione marsigliese in trepidante attesa per il completo ristabilimento della franchigia del 1789; paziente preparazione di contromisure da parte dei deputati mandati a Parigi; opposizione di

<sup>143</sup> Cfr. Harvey Mitchell, *Counter-revolutionary mentality and popular revolution: two case studies*, in «French government and society, 1500-1850», a cura di John Boscher, Londra, Athlone Press, 1973, pp. 231-260.

<sup>144</sup> Fabre, *Histoire de Marseille*, cit., p. 651



alcuni settori manifatturieri e dei gruppi di interesse che facevano loro riferimento; estrema prudenza dalle amministrazioni regie.

Nonostante le acclamazioni che accompagnarono l'annuncio del ristabilimento della franchigia, non si trattava di una posizione univoca tra i cittadini. Molti saponieri non vedevano di buon occhio il ritorno al porto franco e il pagamento delle tariffe doganali per l'immissione nel Regno dei propri prodotti. Già nel corso di una seduta del 4 agosto 1814 i produttori di soda artificiale, materiale necessario nel processo di lavorazione del sapone, avevano chiarito di non volere nessun cambiamento nell'attuale sistema doganale e, in caso di ritorno della franchigia, era stato chiesto di poter beneficiare di una eccezione<sup>145</sup>.

I saponifici, con l'invenzione e lo sviluppo delle tecniche di produzione della soda artificiale a partire dal sale marino, acido sulfurico ed evaporazione dell'acido idrocloridico in un forno a riverbero, erano l'industria marsigliese che aveva maggiormente beneficiato dell'autarchia economica messa in atto durante il periodo imperiale<sup>146</sup>. Accanto ai produttori di soda artificiale tuttavia rimanevano quanti preferivano la soda naturale. Secondo questi ultimi la franchigia era essenziale per immettere a Marsiglia le materie prime per la produzione dei saponi e impedire il monopolio della soda artificiale<sup>147</sup>.

Il 29 settembre 1814, dopo aver richiesto e preso visione del progetto di legge che si stava approntando, pochi giorni prima dell'arrivo del conte d'Artois, i produttori di soda artificiale inviarono al Ministro dell'Interno un memoriale sulla franchigia firmato da 68 imprenditori<sup>148</sup>. Si scagliarono in particolare contro il secondo articolo, dove si stabiliva che le merci prodotte a Marsiglia sarebbero entrate nel Regno pagando il costo delle materie prime utilizzate nella loro fabbricazione. La presenza di un gruppo di interesse in città che si opponeva al ritorno della franchigia, millantata come salvifica per l'intera nazione e desiderata da ogni singolo marsigliese, mise in crisi il delicato processo di contrattazione in atto nella versione costruita dalla Camera di Commercio e dalle autorità municipali.

Già dal due ottobre gli inviati a Parigi scrissero che il re si era molto stupito nel leggere delle lettere contro il porto franco provenienti da altri marsigliesi<sup>149</sup>. Il 7 dicembre i tre Pierre, per cercare

---

<sup>145</sup> ANP, F/12/ 2474 d, *Administrations locales et comptabilités diverses*, 3 aout 1814.

<sup>146</sup> Cfr. Christian Bonnet, *La savonnerie marseillaise de 1800 à 1815*, in "Provence Historique", n. 147 (1987), pp. 69-88; Pierre Guiral, *La savonnerie de 1789 à 1870* in "Marseille, Revue Municipale", n. 13 (1951), pp. 49-58. Riguardo la produzione del sapone a Marsiglia vedi Xavier Daumalin e Nicole Girard e Olivier Raveaux, *Du savon à la puce. L'industrie marseillaise du XVIIe siècle à nos jours*, Marsiglia, Jeanne Laffitte, 2010 ; Gilbert Buti, *Savon marseillais et huile d'Italie meridionale au XVIIIe siècle*, in *Lo spazio tirrenico nella "Grande Trasformazione"*, cit., pp. 41-58.

<sup>147</sup> Julliany, *Essai sur le commerce de Marseille*, cit., p. 512. Cfr. Nicole Bardiot, *Marseille dans la compétition industrielle au XVIIIe siècle: l'essor des soudes siciliennes après la guerre des Sept Ans*, in *Lo spazio tirrenico nella "Grande Trasformazione"*, cit., pp. 59-86.

<sup>148</sup> ACCIMP, mq 3.2.1.1, *Commerce internationale, zones franches*, 29 septembre 1814.

<sup>149</sup> Ivi, 2 octobre 1814.

di arrivare ad un accordo, incontrarono Roquefort e Berard, rappresentanti dei saponieri giunti da Marsiglia per svolgere un compito simile al loro<sup>150</sup>. Nonostante il raggiungimento di un compromesso per cui la soda artificiale non avrebbe pagato per entrare nel Regno, a differenza di quella naturale, la facciata di unanimità della posizione marsigliese ne risultò indebolita.

In ogni caso le acclamazioni popolari non influirono sulle riunioni del Consiglio a Parigi. Il Comitato di Commercio presieduto da Becquey e dal consigliere di Stato barone di Gérard, con Portal come maître des requêtes, venne riunito insieme a quello delle Finanze con il conte di Crécy. L'ultima riunione si tenne il 7 ottobre 1814 e i risultati vennero tenuti nascosti alla deputazione della Camera che dovette chiedere ed ottenere dal sovrano stesso il permesso di prenderne visione. Lo stesso giorno i tre inviati Perron, Plasse e Roux vennero nominati deputati di Marsiglia dalla *Municipalité* riconoscente, considerando praticamente concluso il loro incarico. L'11 ottobre andarono da Becquey che, «à contre-cœur», fu costretto a lasciar leggere il regolamento, in studio anche presso il ministero degli Affari Esteri dal 3 ottobre<sup>151</sup>.

Il 4 novembre il progetto di legge sulla franchigia del porto e del territorio di Marsiglia fu portato alle Camere per l'approvazione. Il rapporto, presentato da Fauris de Saint-Vincent<sup>152</sup> nella sessione del 21 novembre a nome della commissione di deputati incaricati dello studio della questione “porto franco”, condannò ufficialmente il sistema dell'*entrepôt* affermando che Marsiglia non era adatta a ricevere un impianto come quello genovese e che per il primo nuovo regolamento ci si sarebbe ispirati al sistema seguito fino al 1789<sup>153</sup>.

Infine nella discussione libera, aperta durante la sessione del 3 dicembre e continuata fino al 5, vi fu un susseguirsi di affermazioni di principio favorevoli o contrarie alla franchigia che non entrarono mai nello specifico. Le argomentazioni erano sempre le stesse: da una parte il bene della Francia derivante dalla franchigia, con ogni rischio che rimaneva a carico dei “valorosi” negozianti locali, dall'altra il rischio della frode e il timore di favorire eccessivamente una località rispetto a un'altra.

Nel corso degli interventi i deputati parlamentari barone Lezurier de la Martel, il cavalier Girard e Raynouard ricapitarono il quadro della passata prosperità di Marsiglia e dell'importanza del commercio con il Levante, nonché dell'ostilità e della gelosia dei vicini porti franchi rivali, consolidando quelli che erano diventati praticamente dei “topoi” sempre più simili e stereotipati. Raynouard terminò il suo intervento con un'accorata invocazione:

---

<sup>150</sup> Ivi, 7 décembre 1814.

<sup>151</sup> Ivi, 11 octobre 1814.

<sup>152</sup> Alexandre-Jules-Antoine Fauris de Saint-Vincent (1750-1819), Ex *maire* di Aix-en-Provence, deputato per il dipartimento delle Bouches-du-Rhones. Cfr. Robert e Cougny (a cura di), *Dictionnaire des parlementaires français*, cit., vol. II, p. 613.

<sup>153</sup> ACCIMP, mq 3.2.1.1, *Commerce internationale, zones franches*, 21 novembre 1814.

Et toi, Marseille, toi qui fus si justement appelée la digne sœur de Rome, la noble émule d'Athènes, la redoutable rivale de Carthage, hâte-toi de montrer aux nations étrangères ton pavillon redevenu libre, hâte-toi de faire participer la France entière aux succès de ta franchise: tu pourras, tu voudras oublier l'époque funeste où elle te fut ravie, mais tu ne pourras jamais oublier l'époque heureuse où elle t'est rendue<sup>154</sup>.

Il conte d'Astorg rispose alle possibili obiezioni contro il ritorno della franchigia, mentre il conte Riquet de Caraman sostenne che sarebbe stata una misura vantaggiosa sia per il fisco che per la prosperità pubblica. Un altro cittadino di Aix, anch'egli ex *maire* della città e membro della commissione sul porto franco, Emeric-David<sup>155</sup>, svolse con più ampiezza di argomentazioni le ragioni della franchigia e dei marsigliesi, con l'utilizzo di frasi dal forte impatto retorico:

Un port franc est, dans des siècles de lumières, ce qu'une foire franche était dans des temps d'ignorance et de confusion [...] l'entrepôt c'est à la franchise ce que l'emprisonnement est à la liberté [...] que l'affranchissement du port de Marseille, devienne en quelque sorte un des préliminaires d'une paix qui doit nous réconcilier avec le monde entier<sup>156</sup>.

In queste lunghe sessioni un solo deputato si dichiarò fermamente contrario al ritorno dei porti franchi in Francia, denunciandoli in quanto strumento per privilegiare una singola località a danno del resto della regione in cui erano situati: Charles Bruno de Francoville, autore già nel 1790 di un memoriale contro la franchigia di Dunkerque<sup>157</sup>. Secondo quest'oratore l'apertura in franchigia del porto di Marsiglia sarebbe stata una conquista per l'Inghilterra e l'Olanda e un'occasione per tutti gli altri paesi rivali di entrare in diretta concorrenza con l'economia nazionale. Altri deputati mantennero solo delle riserve, come Faure e Labbey de Pompierres, che avrebbero voluto visionare il regolamento definitivo prima di votarne l'approvazione, mentre il deputato Delaville continuò a esprimere la preferenza per un impianto simile a quello genovese. Il progetto di legge ottenne 137 voti favorevoli contro 21 contrari. Presentato poi alla Camera dei Pari il 10 dicembre 1814, fu approvato senza riserve il 15 dello stesso mese, diventando legge il giorno successivo<sup>158</sup>.

---

<sup>154</sup> Masson, *Ports francs*, cit., p. 82.

<sup>155</sup> Toussaint-Bernard Emeric-David (1755-1839). Cfr. Robert e Cougny (a cura di), *Dictionnaire des parlementaires français*, cit., vol. II, p. 552.

<sup>156</sup> ACCIMP, mq 3.2.1.1, *Commerce internationale, zones franches*, 5 décembre 1814.

<sup>157</sup> Charles-Bruno Francoville (1757-1835), originario della regione di Calais, autore di un memoriale del 1790 per denunciare gli abusi della franchigia di Dunkerque e successivamente di altri testi contro questo regime. Cfr. Robert e Cougny (a cura di), *Dictionnaire des parlementaires français*, cit., vol. III, p. 59-60.

<sup>158</sup> ACCIMP, mq 3.2.1.2, *Commerce internationale, zones franches*, 16 décembre 1814; ANP, CC/357, *Sénat, chambre et cour de Paris*, 15 décembre 1814.

Poche opposizioni, nessuna novità nelle argomentazioni e una votazione molto rapida e netta fanno riflettere sul carattere inoffensivo del testo di legge, che lasciava ogni precisazione a un regolamento ulteriore, così da non scontentare nessuno. Negli stessi giorni con regie patenti del 30 dicembre 1814 Vittorio Emanuele I, nuovo sovrano di Genova, confermò la franchigia e gli antichi regolamenti dell'ex Repubblica<sup>159</sup>.

Il timore o le aspettative sugli sviluppi futuri della franchigia marsigliese divisero ancor più il fronte locale: alle proteste dei produttori di soda artificiale si aggiunsero quelle dei fabbricanti di filo e panni di cotone lavorati a Marsiglia, che temevano una libera concorrenza degli analoghi prodotti levantini; lamentele simili arrivarono anche da parte dei produttori d'olio provenzali. In difesa della franchigia vennero invece pubblicate le repliche dei commercianti di soda vegetale e degli importatori di natron che temevano di vedere la tassazione del loro prodotto equiparata a quella di una merce straniera lavorata<sup>160</sup>.

Si riunirono in casa di Becquey, oltre ai deputati marsigliesi, Portal, St-Cricy, Chaptal, Bérard e Roquefort. Al di là degli accordi di principio e delle contrattazioni, il confronto non poteva andare molto oltre, mancando ancora un testo di legge preciso. Ci si aspettava un altro rapporto da Portal ma i delegati marsigliesi temevano che il «rapporteur [...] veut que Marseille n'ait de la franchise que l'enseigne»<sup>161</sup>.

Il direttore generale Becquey convocò ufficialmente Plasse, Perron e Roux per dare lettura del regolamento di imminente pubblicazione il 16 febbraio alle 20:30 di sera. Nonostante il poco preavviso e la rapida lettura di un testo complesso, i tre restarono fino alle 02:30 del mattino per discutere i principali punti di questo nuovo documento, che non solamente diminuiva, «mais détruisent la franchise que le Roi et les Chambre ont voulu nous donner»<sup>162</sup>.

Il tempo per le discussioni era ormai giunto al termine. Anche se in questi ultimi giorni febbrili di attività i tre Pierre cercarono di mitigare il contenuto contestando i punti più problematici, si trovavano in un confronto impari, visto che non ebbero neanche la possibilità di leggere per intero il nuovo regolamento. Il piccolo successo di cui poterono andar fieri fu l'aver impedito l'aggiunta di un nuovo progetto per limitare la franchigia a un'area limitata, come si discuteva in passato<sup>163</sup>.

---

<sup>159</sup> Cfr. Camera di Commercio di Genova (a cura di), *Il deposito franco di Genova*, Genova, tipografia Olivieri, 1924.

<sup>160</sup> ANP, AE/ BIII/ 252, 25 novembre 1814; in particolare il memoriale dei produttori di natron è interessante perché fornisce una lista alfabetica delle persone coinvolte nonché delle altre fabbriche e proprietari da cui ricevevano le principali commissioni, come nel caso delle vetrerie e di alcuni saponifici. Il natron è un tipo di soda artificiale che la nuova legge sulle dogane minacciava di equiparare insieme agli altri tipi di soda, da cui finora era stato escluso.

<sup>161</sup> ACCIMP, mq 3.2.1.1, *Commerce internationale, zones franches*, 31 janvier 1815.

<sup>162</sup> Ivi, 20 février 1815.

<sup>163</sup> Ivi, 22 février 1815.

L'ordinanza per regolare la franchigia, datata 20 febbraio 1815, sviluppò in 33 articoli il preciso funzionamento del nuovo porto franco marsigliese, lasciato sul vago e con un discreto margine di azione governativa nella precedente formulazione<sup>164</sup>. La preoccupazione di creare a tutti i costi una uguaglianza sul piano teorico attraverso differenti sistemi di compensazione a livello pratico erano stati gli obiettivi guida nella formulazione dell'editto. La maggior parte delle merci venne sottoposta all'*entrepôt*, mentre la loro riesportazione era permessa solo a bordo di imbarcazioni di almeno 100 tonnellate; il mercato nazionale si trovava al di là delle linea doganale per tutte le tipologie di merci.

Si trattò di un editto profondamente diverso non solo dal precedente porto franco, ma da ogni tipo di speranza o illusione alimentata nel corso dei mesi precedenti. La Camera di Commercio era rimasta vittima del mito di un'età dell'oro caratterizzata dalla franchigia: questa credenza non aveva fatto altro che rinforzarsi con le guerre e la crisi del periodo rivoluzionario, nonché con l'esecuzione o la fuga di molti dei suoi membri di spicco<sup>165</sup>. Probabilmente queste furono le cause della mancata percezione del cambiamento delle condizioni economiche in atto e del fatto che non era credibile proporre un ritorno al passato a tutti i costi.

In ogni caso la norma non ebbe neanche il tempo di essere messa in vigore perché dopo solo otto giorni, il primo marzo, Napoleone sbarcò nel Golfo Jouan, vicino Nizza, per ritentare l'avventura imperiale nei famosi "100 giorni". Sebbene pressato da questioni di ogni sorta, e preparandosi ad una guerra con il resto dell'Europa coalizzata contro di lui, l'imperatore trovò il tempo di ritornare sulla questione della franchigia di Marsiglia e in particolare al progetto che aveva da sempre sponsorizzato in prima persona, l'adozione di un sistema simile al modello del porto franco genovese.

Il ministro di Stato Chaptal, direttore generale del Commercio e delle Manifatture, il 29 aprile inviò una lettera alla Camera di Commercio per dimostrare la superiorità del modello genovese dell'*entrepôt* rispetto al sistema complesso e poco efficiente formulato dai Borbone tornati sul trono. In questo documento, pubblicato per intero da Luciene Estrine in una comunicazione alla *Société de Géographie de Marseille* nel 1898, un periodo in cui l'argomento porto franco stava tornando di moda, il ministro criticò la soluzione della monarchia restauratrice facendo invece una nuova proposta ai deputati marsigliesi: «Ne pourrait-on pas concilier l'intérêt du commerce avec celui du trésor et de l'industrie nationale par des enceintes franches?»<sup>166</sup>.

---

<sup>164</sup> ACCIMP, mq 3.2.1.2, *Commerce internationale, zones franches*, 20 février 1815.

<sup>165</sup> Cfr. Mattei, *Marseille: une cité face à la Révolution (1788-1792)*, Tesi di Dottorato, Università Aix-Marseille, 1978.

<sup>166</sup> Lucien Estrine, *Un port franc à Marseille. Les enseignements de l'histoire et les desiderata actuels*, Barlatier, 1899 (1ed. 1898), p. 18.

Nella seduta del 9 maggio 1815 la Camera di Commercio espresse il suo giudizio: la soluzione proposta dal sovrano il 20 febbraio 1815 non era certo soddisfacente, ma rimaneva comunque preferibile al progetto imperiale. Questa risposta può essere compresa solo tenendo in conto il fatto che, anche se l'ordinanza del 20 febbraio era sfavorevole per molti aspetti, i negozianti della Camera puntavano sulla propria capacità di influire nei futuri processi decisionali e di gestire a proprio modo la franchigia, una volta messa in applicazione<sup>167</sup>. Evidentemente si temeva di non avere lo stesso ascendente sull'imperatore, come i fatti avevano già dimostrato in passato, oltre a non voler legare le proprie sorti a una figura politica particolarmente incerta in quel momento.

In ogni caso sopravvisse fino all'ultimo il netto rifiuto da parte della Camera di Commercio marsigliese verso una soluzione intermedia "alla genovese", non solo per via della diversità di norme ma anche, come hanno notato alcuni degli uomini politici implicati in questi dibattiti, per una questione di principio e di abitudine. L'obiettivo della Camera fu il "tutto o niente" e con l'editto di Luigi XVIII almeno si avrebbe avuto un punto di partenza e il nome tanto desiderato di "porto franco". Alle richieste dei *négociants* della Camera si aggiungevano quelle del Consiglio generale dipartimentale, il quale proponeva diverse modifiche per rendere effettivo il ripristino della franchigia<sup>168</sup>.

Una lettera del *maire* del 25 ottobre 1815 avvisò il Consiglio Municipale dell'intenzione di nominare una commissione, insieme alla Camera, per esaminare i miglioramenti che potevano essere apportati alla franchigia. Quel che i deputati della Camera di Commercio non tennero in conto invece fu lo sviluppo di un'opposizione interna che non furono in grado di celare, opposizione che si mise in comunicazione diretta con l'autorità centrale e fornì la leva per obbligare alla mediazione.

In seguito alla nuova, stavolta definitiva, caduta di Napoleone e al ritorno del sovrano, iniziarono i lavori per tentare di ottenere la modifica della franchigia. Il 13 marzo 1816, ultimata la revisione dell'editto, i deputati del dipartimento delle Bouches-du-Rhône portarono la questione alla Camera dei Deputati, d'intesa con i capi della Camera di Commercio. Uno di questi deputati, Rolland<sup>169</sup>, con l'appoggio dei suoi colleghi il marchese di Beausset, il marchese Meyran-La Goy e Regnaud de Trets, richiese alla Camera un aiuto nel sollecitare il sovrano con la presentazione di un progetto di legge in 19 articoli per proporre una franchigia simile a quella esistente prima del fatidico 1789<sup>170</sup>. Nonostante il discorso di Rolland mirasse ancora una volta a mostrare l'unità della

---

<sup>167</sup> Ivi, p. 21.

<sup>168</sup> ACCIMP, mq. 3.2.1.3, *Commerce international, zones franchises*, 22 juillet 1815.

<sup>169</sup> Nicolas Rolland (1757-1838), sebbene nato e morto a Parigi, fu deputato per il dipartimento delle Bocche del Rodano e negoziante affermato a Marsiglia. Cfr. Robert e Cougny (a cura di), *Dictionnaire des parlementaires français*, cit., vol. V, p. 188.

<sup>170</sup> ACCIMP, mq. 3.2.1.2, *Commerce international, zones franchises*, 1816.

popolazione marsigliese, esaltata a più riprese nel suo intervento, un'opposizione sempre più accesa e difficile da tenere sotto controllo stava prendendo piede.

Oltre alla importante industria delle sode artificiali per la fabbricazione del sapone si aggiunsero le lamentele dei mercanti al dettaglio e degli artigiani, che si lamentavano delle complicanze dovute alla presenza in città della linea doganale. Siamo decisamente lontani dalla unità d'opinioni osservata nella redazione dei *Cahiers de doléances*.

Dall'alleanza tra questi schieramenti -saponieri, mercanti al dettaglio e artigiani- fu prodotto un memoriale per chiedere il ritorno al semplice sistema dell'*entrepôt* che Rolland qualificò come un «*mémoire d'oeuvre ténébreuse*». I lunghi anni di stagnazione del commercio internazionale e la politica di autarchia economica del regime napoleonico avevano indebolito il settore del commercio estero e spinto molti *négociants* a fare progressivamente sempre più affidamento sul mercato interno e sull'industria, che erano diventati la priorità in certi settori, come per la soda artificiale e l'industria chimica. I negozianti della Camera invece rimasero legati al mito del commercio con il Levante di cui il porto franco aveva garantito il monopolio. Secondo il pubblicista Richemont, autore di un memoriale contro la nuova franchigia, se il sistema dell'*entrepôt* fosse stato chiamato «port franc de Marsiglia» sarebbe stato accettato senza problemi da tutti, mentre solo per una questione di abitudine e di principio si era creata una situazione così complessa<sup>171</sup>.

Intanto la nuova franchigia stava mostrando la sua debolezza, a cominciare dai problemi legati all'effettiva applicazione, nei quali è da tenere in conto l'opposizione effettuata dalla Camera su ogni articolo del nuovo editto, al fine di dimostrarne l'inadeguatezza e la necessità di una revisione. Il 30 maggio 1816, a più di un anno dalla promulgazione dell'editto, non se ne era ancora ottenuta una completa applicazione a causa delle difficoltà e dei ritardi nello stabilire gli uffici della dogana ai confini cittadini e attrezzare dei magazzini per le merci in *entrepôt*<sup>172</sup>. Un avvertimento minaccioso venne dal ministro dell'Interno de Vaublanc, che pure rimaneva disponibile a ulteriori compromessi<sup>173</sup>:

Je crois qu'il est de votre intérêt de considérer que le régime qui vous a été accordé, quoique entouré de difficultés inséparables d'un pareil ordre de chose, vous est envié tel qu'il est, et trouverait les esprits plus disposés à le détruire qu'à y substituer un autre mode plus favorable<sup>174</sup>.

---

<sup>171</sup> ADBdR, Delta 3093, Richemont, *Réflexions sur l'importante question de l'affranchissement du port et du territoire de Marseille*, 1816, p. 58.

<sup>172</sup> ACCIMP, mq. 3.2.1.1, *Commerce international, zones franchises*, 27 avril 1816.

<sup>173</sup> Cfr. ACCIMP, mq. 3.2.1.3, *Commerce international, zones franchises*, 10 avril 1816.

<sup>174</sup> ACCIMP, mq. 3.2.1.1, *Commerce international, zones franchises*, 3 novembre 1815.

Intanto la ricerca di una soluzione intermedia che cercava di non favorire nessuno stimolò la produzione di *pamphlets* e memoriali, spesso anonimi, per spiegare le ragioni della sua inutilità. In uno di questi venne invocato Colbert, di cui si chiedeva di riprendere il genio ma non le istituzioni da lui create, perché il sistema dei porti franchi aveva fatto il suo tempo e serviva un nuovo modello più adatto alla situazione contemporanea<sup>175</sup>. L'esempio veniva dall'Inghilterra, che prosperava senza bisogno dei porti franchi. La vocazione della città uscita dagli eventi rivoluzionari e imperiali era diventata l'industria e l'agricoltura, non più il commercio<sup>176</sup>. Dalla lettura di questi memoriali, nonostante le proteste della *Chambre*, si andava formando un discorso che relegava il porto franco al passato, consacrandone la funzione svolta ma anche riconoscendo l'impossibilità di un suo proseguimento. Un altro testo anonimo chiedeva il ritorno del sistema dell'*entrepôt* proponendo di utilizzare tutta l'area della *rive neuve* per immagazzinare le merci<sup>177</sup>.

Il porto franco del passato venne riconosciuto come motore della prosperità cittadina tra XVII e soprattutto XVIII secolo ma l'impossibilità del ritorno al sistema originario e all'età dell'oro determinò, una volta di più, il rifugio nel mito.

Le risposte della Camera furono sempre più dure, in particolare contro coloro che indicavano nell'industria e nell'agricoltura il futuro cittadino. Un memoriale del 26 marzo 1816 si scagliò contro gli oppositori della franchigia, definiti sofisti e autori di un testo che si concludeva con una riflessione emblematica in latino: «*Rerum irrecuperandarum somma felicitas oblivio*»<sup>178</sup>. Nella sessione del 15 gennaio 1817 la Camera spedì la copia di una petizione per la franchigia firmata da 300 mercanti e manifatturieri marsigliesi al prefetto dipartimentale, il quale aveva già scelto di riunire una commissione per decidere quale sistema adottare<sup>179</sup>.

Tale commissione venne composta da membri della Camera, del Consiglio Municipale e alcuni altri negozianti e manifatturieri, in sostituzione della commissione che doveva occuparsi della applicazione dell'editto del febbraio 1815 in osservanza all'articolo 18, di cui si erano visti i limiti.

Si trattò di un gruppo di esperti, scelti a partire dalle indicazioni della Camera di Commercio<sup>180</sup>:

- George Audibert, mercante di stoffa.
- Curnieu, negoziante di tessuti (poi sostituito da Hesse, fabbricante).
- Viau aîné, fabbricante di cappelli.

<sup>175</sup> BMM, 4890, *Mémoire sur les inconvénients de la franchise du port de Marseille*, Marseille, Ricard, 1816, pp. 10-11 ; una copia si trova anche in ANP, AE/ BIII/ 252, 1816.

<sup>176</sup> ADBdR, Delta 3093, Richemont, *Réflexions*, cit.

<sup>177</sup> ACCIMP, mq. 3.2.1.3, *Commerce international, zones franches*, senza data (1816).

<sup>178</sup> Ivi, 26 mars 1816.

<sup>179</sup> Ivi, 2 janvier 1817.

<sup>180</sup> Ivi, 14 décembre 1816.



- Martini, vecchio fabbricante di tessuti alla *indienne*.
- Jean-Baptiste Roumouïé, fabbricante di cuoio.
- Cousolan, fabbricante di stoffa.
- Musse, fabbricante di berretti.

Dalle loro discussioni emerse vincitore il ritorno al sistema dell'*entrepôt*. Il 24 gennaio dalla Camera furono inviate 3 lettere, in un tentativo di difesa dai possibili effetti di questo memoriale: una al prefetto dipartimentale Villeneuve, una a Becquey, sottosegretario di Stato, e l'ultima al marchese di Montgrand, *maire* di Marsiglia<sup>181</sup>. Si cercò di sminuire l'importanza di questa petizione attaccandone gli autori, che sarebbero stati dei giovani senza esperienza e ignoranti del funzionamento del commercio o stranieri arrivati da poco: non avendo beneficiato di persona del porto franco, non ne potevano capire i benefici. In una lettera scritta dal prefetto Villeneuve nel marzo del 1817 quest'ultimo rese nota alla Camera che, a causa delle molte petizioni contrarie e dell'opinione pubblica marsigliese, era ormai impossibile il ritorno alla franchigia come auspicato tre anni prima<sup>182</sup>.

Il progetto avanzato dalla Camera e difeso da Rolland venne esaminato da un'altra commissione riunita dal prefetto su ordine del Ministro dell'Interno. La commissione, composta da 21 membri scelti tra Camera di Commercio, Consiglio municipale, negozianti e manifatturieri, si pronunciò stavolta all'unanimità contro il porto franco<sup>183</sup>.

Il risultato di una tale decisione derivava dal fatto che alla commissione furono poste le seguenti due domande precise:

- È necessario conservare la franchigia nelle attuali condizioni con il sistema misto?
- Non conviene forse che le barriere interne siano eliminate, così come la franchigia, che sarebbe ridotta in *entrepôt*?

La possibile scelta venne posta tra la continuazione di un sistema che, nel tentativo di mediare, non accontentava nessuno, e un altro che era sempre stato rifiutato. Pierre Honoré Roux, in qualità di deputato della Camera di Commercio, in un ennesimo memoriale contro il sistema dell'*entrepôt*, denunciò la composizione anche di questa commissione in quanto formata da individui notoriamente schierati contro la franchigia<sup>184</sup>.

<sup>181</sup> ACCIMP, mq. 3.2.1.1, *Commerce international, zones franches*, 24 janvier 1817.

<sup>182</sup> ACCIMP, mq. 3.2.1.3, *Commerce international, zones franches*, 6 mars 1817.

<sup>183</sup> ANP, AE/ BIII/ 252, *Consulats : mémoires et documents*, septembre 1817.

<sup>184</sup> ACCIMP, mq. 3.2.1.3, *Commerce international, zones franches*, 2 mai 1817.

Sopravviveva comunque la speranza di un ritorno al porto franco, nonostante tutto. Il rapporto della commissione infatti si concluse così:

Elle [Marsiglia] ose espérer du temps, des circonstances et de la sollicitude paternelle de Sa Majesté qu'on reviendra un jour au régime de franchise, qui avait longtemps assuré sa prospérité et celle du reste de la France<sup>185</sup>.

Con una ordinanza del 10 settembre 1817 venne definitivamente abolita la franchigia del porto di Marsiglia<sup>186</sup>. La città restò comunque in un regime di favore, con esenzione da tasse di navigazione per le navi straniere e un regolamento speciale per gli *entrepôts*. Adesso che i negozianti della Camera si erano definitivamente resi conto di non avere più la potenza per trattare con il potere centrale, a causa delle nuove divisioni interne, il progetto del porto franco alla genovese offerto più volte da Napoleone divenne improvvisamente attraente. Jules Julliany, autore della prima storia del porto franco marsigliese, nel 1833 venne scelto come porta parola autorizzato dei negozianti della Camera per richiedere il quartiere franco, proponendo come sistemazione la zona della vecchia infermeria, dove si sarebbe potuta erigere un'area di franchigia di 48 ettari di superficie.

La ripresa economica iniziata in quel periodo e continuata negli anni '40 del XIX secolo portò la questione momentaneamente in secondo piano, sebbene non venne mai del tutto dimenticata. Il mito del porto franco si costituì attraverso una storiografia che fece grande affidamento sui memoriali conservati negli archivi della Camera di Commercio e sui resoconti scritti da uomini come Julliany o Masson che in un tale sistema videro un possibile rimedio ai mali economici del loro tempo. Nel 1845 Bertaut, segretario della Camera di Commercio, ancora scriveva: «Ce port franc qu'idolâtra la génération passée, à cette heure même, est encore l'idée fixe de quelques Marseillais»<sup>187</sup>.

A Marsiglia la nostalgia della franchigia si intrecciò con il ridimensionamento del ceto egemone, quello dei negozianti, che si era imposto anche in termini di rappresentatività nelle relazioni con il potere e nell'autogestione economica dello scalo. Le richieste per il ristabilimento del porto franco e le lodi di questa istituzione conobbero una fortuna quasi ininterrotta per tutto il

---

<sup>185</sup> Ivi.

<sup>186</sup> Ivi 10 septembre 1817. Vedi appendice.

<sup>187</sup> Sébastien Bertaut, *Marseille et les intérêts nationaux qui se rattachent à son port*, Marseille, Barlatier-Feissat et Demonchy, 1845, p. 253 ; gli stessi discorsi di ristabilimento del porto franco, in un succedersi simile di memoriali e petizioni popolari, avvenivano negli stessi anni a Dunkerque, cfr. Michel Battur, *Question des entrepôts et ports francs*, Paris, De Roret, 1845.

XIX secolo, in particolare nell'ultimo decennio, quando si parlò di restituire alcuni porti franchi nel paese<sup>188</sup>.

La nostalgia della franchigia rimase il punto fermo della Camera di Commercio, che colse ogni occasione per esprimerla. In una lettera a quest'ultima il 30 aprile 1824, il Ministro dell'Interno Jacques-Joseph Corbière, facendo allusione a questo sentimento, scrisse: «le rappel des anciens réglemens ne suffit [pas] à faire retourner l'ancienne prospérité»<sup>189</sup>.

---

<sup>188</sup> Bruno Marnot, *Le rejet des ports francs et la peur de la fraude en France (au tournant du XXe siècle)*, in *Fraude, contrefaçon, contrebande de l'Antiquité à nos jours*, a cura di Gérard Béaur et al., Genève, Librairie Droz, 2007, pp. 165-181.

<sup>189</sup> ACCIMP, mq. 3.2.1.1, *Commerce international, zones franches*, 30 avril 1824.

## UN PORTO FRANCO NEL REGNO DI NAPOLI: DUE SECOLI DI PROGETTI E DISCUSSIONI

Trattando della formazione del “mito del porto franco”, un caso paradigmatico è stato la città di Napoli, dove questa istituzione non vide mai la luce. La capitale partenopea, soggetta per l'intero corso dell'Età moderna a diverse dominazioni straniere fino all'indipendenza acquisita con Carlo di Borbone, fu un incredibile focolaio di discussioni sulla possibilità di accordare tale particolare statuto<sup>1</sup>.

Iniziando questa ricerca ho ipotizzato che, a partire dalla nascita dei primi porti franchi, anche nel Regno napoletano si fosse pensato a soluzioni simili. Dallo spoglio sistematico degli atti dei parlamenti napoletani, editi per l'intervallo di anni 1556-1596, manoscritti in una copia settecentesca per gli anni 1596-1642, ho ottenuto un interessante riscontro documentario. Purtroppo le carte originali relative ai parlamenti generali del Regno sono andate perdute nell'incendio che ha colpito gli archivi napoletani nel 1943. Tutto ciò che rimane sono le trascrizioni degli atti dal 1556 al 1642 conservati nel fondo Brancacciano della Biblioteca Nazionale di Napoli, noti come *Parlamenti e gratie della città di Napoli*<sup>2</sup>.

Parte della storiografia passata ha considerato l'attività di tale organo parlamentare come un semplice avallo formale per le richieste del sovrano. Una esecuzione passiva di ordini ricevuti, in una sorta di ruolo burocratico-amministrativo<sup>3</sup>. L'istituto parlamentare, tuttavia, possiede una sua intrinseca proprietà, il cosiddetto “effetto trascrizione”, in virtù del quale riflette il contesto entro cui si trova<sup>4</sup>. Si configurò come sede di incontro, occasione e strumento del rapporto tra governati e governanti. Al di là degli schematismi e delle ripetizioni, fu anche “specchio” dello strato di società che rappresentava.

### 11.1 *Le proposte di porto franco e “tratte franche” nei parlamenti napoletani*

Secondo Lodovico Bianchini nella sua *Storia delle Finanze*, la città di Napoli godeva già di un equivalente della scala franca grazie all'editto del re Ferdinando I del 20 giugno 1469 con il quale si

<sup>1</sup> Anche Bianchini riferiva che varie volte venne proposto il porto franco a Napoli, fino all'editto per la scala franca del 1633. Cfr. Lodovico Bianchini, *Storia delle finanze del Regno di Napoli*, Napoli, Stamperia Reale, 1859, p. 211.

<sup>2</sup> Biblioteca Nazionale di Napoli, *Manoscritti brancacciana*, V B 4- V B 9.

<sup>3</sup> Cfr. Elena Craveri Croce, *I parlamenti napoletani sotto la dominazione spagnuola*, Napoli, Regia Deputazione Napoletana di Storia Patria, 1936.

<sup>4</sup> Guido D'Agostino, *Le istituzioni parlamentari nell'Ancien Régime*, Napoli, Guida, 1980, pp. LXXXVIII-XCI.

ridusse all'1% il pagamento sulle merci in entrata, imponendo allo stesso tempo la franchigia totale su quelle in uscita<sup>5</sup>. Con il passare del tempo si aggiunsero pagamenti e formalità doganali che fecero decadere questa norma di cui si chiese a più riprese il ristabilimento.

Il primo scenario all'interno del quale iniziò ad essere posta in questione la possibilità di istituire un porto franco nella parte continentale del Viceregno, quasi in contemporanea con gli editti genovesi e livornesi, fu nei dibattiti politici dei parlamenti napoletani.

Il parlamento generale del Regno di Napoli fu un tipico esempio del vasto fenomeno dei parlamenti medievali, sorti quasi contemporaneamente in tutta Europa verso il XV secolo. Quello napoletano presentò tuttavia alcune peculiarità: come in quello inglese, in esso mancava il braccio ecclesiastico, mentre in comune con quello aragonese aveva il doppio braccio della grande e piccola nobiltà. La scarsità di fonti documentarie pervenute rende difficile farsi un'idea dell'effettivo ruolo politico e storico di questa assemblea a cui, in ogni caso, mancò sempre una componente essenziale di molti altri parlamenti: il terzo ordine, la borghesia.

Quest'organo rappresentativo svolse un ruolo rilevante per i fenomeni politico-istituzionali avvenuti nel Viceregno napoletano. Operò per quasi 150 anni in condizioni politiche sfavorevoli, caratterizzate dalla sudditanza a un potere centrale lontano, dalla subordinazione agli interessi del Regno spagnolo, economici come politici, e agli obiettivi primari di questa monarchia. Per prima cosa, come fatto notare da Giuseppe Galasso, «pur essendo ancora mal conosciuti nella loro materiale vicenda, i Parlamenti napoletani non hanno mai goduto di buona stampa»<sup>6</sup>. Il loro ruolo fu screditato e indicato come un esempio negativo della sudditanza e dello sfruttamento dei baroni sulle risorse del Regno. Durante la dominazione spagnola fu riunito all'incirca ogni due anni tra il 1507 e il 1642. Ufficialmente era convocato per fornire al sovrano spagnolo un donativo "volontario" da parte dei sudditi del Viceregno<sup>7</sup>.

Lo stato di guerra pressoché costante della monarchia spagnola nel corso del XVII secolo fu alla base della necessità di un tale sistema di drenaggio delle ricchezze del paese. La convocazione arrivava ai nobili delle periferie e agli eletti della città, congregati in San Lorenzo, con l'indicazione del giorno in cui si sarebbe tenuto il Parlamento per poter avvisare le Piazze nobili (Capuana, Nido,

---

<sup>5</sup> Bianchini, *Storia delle finanze*, cit., pp. 141-142.

<sup>6</sup> Giuseppe Galasso, *Mezzogiorno medievale e moderno*, Torino, Einaudi, 1975, p. 195.

<sup>7</sup> Tutto iniziava con una lettera che il sovrano inviava al suo viceré a Napoli perché questi convocasse il parlamento generale, dove erano esposte le ragioni per le quali si rendeva necessario sollecitare la concessione di un "donativo", il contributo in denaro che gradualmente era diventato per il Regno una gravosa imposta diretta ordinaria. Sebbene a livello formale si trattasse di un atto caratterizzato da straordinarietà e volontarietà, nel tempo si configurò, a partire dal viceré Toledo, come una imposta vera e propria, con tempi e scadenze prefissati. Nel XVI secolo il donativo fu reso formalmente biennale con un carico annuo di 600.000 ducati di cui 450.000 gravavano sul popolo e i restanti sui baroni. Tra la fine del XVI secolo e l'inizio del XVII il donativo venne innalzato a 1.200.000 ducati. Cfr. Giuseppe Coniglio, *Il Regno di Napoli al tempo di Carlo V. Amministrazione e vita economico-sociale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1951, pp. 179-192.

Portanova, Montagna e Porto). Le Piazze a loro volta eleggevano a turno un proprio membro che svolgesse l'incarico di sindaco e presidente della ristretta deputazione incaricata dell'elaborazione delle grazie da chiedere al sovrano e al viceré, rappresentando la città nei dibattiti parlamentari. I due membri per ogni piazza con l'aggiunta, in questi anni, della Piazza del Popolo, formavano la deputazione per le grazie. Tra la data di spedizione della lettera regia e l'inizio effettivo dei lavori potevano trascorrere alcuni mesi, in funzione soprattutto della fase di notifica a tutti i baroni<sup>8</sup>.

Il discorso e la relativa proposta di donativo venivano messi a suffragio con eventuali emendamenti. In seguito a questa fase i baroni procedevano all'elezione di dodici deputati, sei per i titolati e sei per i privati i quali, insieme ai dodici rappresentanti cittadini, precedentemente eletti tra le sei piazze, avrebbero costituito la deputazione per le grazie, riunita col compito di «dimandare e concludere le gratie che fussero state per servitio et beneficio del Publico»<sup>9</sup>. Il proseguimento dei lavori spettava alla sola deputazione.

I baroni, sostanzialmente uniti tra di loro in quanto ceto, tentavano di allargare le proprie competenze ai danni della deputazione, nella quale un ruolo importante avevano i deputati cittadini: a loro spettava la priorità nell'ordine di discussione e di voto. Soprattutto nei primi anni del XVII secolo furono frequenti gli scontri e le proteste dei deputati cittadini che minacciavano l'interruzione dei lavori assembleari in caso di attacchi alla propria posizione<sup>10</sup>.

Nella sala di San Lorenzo si riunivano i dodici deputati della città e i dodici del baronaggio, divisi in titolati e privati. Al centro sedeva il sindaco, moderatore delle riunioni, mentre erano presenti anche un segretario, gli avvocati e i consultori della città per occuparsi della parte "tecnica" relativa alla stesura.

A questo consiglio ristretto spettava il nodo dell'intera attività parlamentare: trattare, discutere, votare e concludere le grazie che si dovevano richiedere al sovrano e al viceré come contropartita del donativo concesso. Dalle discussioni venivano poi stilate due liste, rivolte a queste due massime autorità. Ogni deputato che si alzava per parlare lo faceva a titolo personale, potendo spaziare liberamente come argomentazione, sulla base del proprio buon senso. Pur restando la possibilità di esprimere opinioni difformi, i deputati delle piazze cittadine erano tenuti a esprimere un voto per coppia. Prima della firma e della richiesta ufficiale delle grazie sfilavano i rappresentanti delle università e delle città demaniali, i sindaci ed i procuratori, i quali esponevano le loro suppliche o presentavano memoriali.

---

<sup>8</sup> Il viceré tra l'altro svolgeva il compito informale di controllare le persone deputate alla partecipazione alle sedute, per assicurarsi che si presentassero solo individui che non intralciassero i lavori assembleari. La riunione avveniva a San Lorenzo nella sala del convento francescano, poi chiamata del Refettorio, che faceva parte del complesso edilizio. L'inaugurazione era preceduta da un cerimoniale fastoso, cfr. Giovanni Carignani, *Rappresentanze e diritti dei Parlamenti Napoletani*, in "Archivio Storico per le Province Napoletane", n. 8 (1883), fasc. IV, pp. 655-669.

<sup>9</sup> Guido D'Agostino, *Parlamento e Società nel Regno di Napoli*, Napoli, Guida, 1979, p. 28

<sup>10</sup> Ivi, p. 29.

Il prestigio della città capitale e la posizione di vantaggio, interna all'assemblea, di cui godevano i suoi deputati rendeva quest'operazione mediata e soggetta all'approvazione cittadina per poter giungere agli occhi del sovrano. Il ruolo del parlamento napoletano fu dunque quello di un effettivo strumento di rappresentanza, con i nobili della città che cercavano di affermarsi come interlocutori privilegiati e portavoce dei sudditi difendendo le proprie prerogative. La rappresentatività ridotta costringeva il ceto nobiliare a ripetere, nelle formule di rito e nelle retoriche prodotte, la propria funzione di portavoce della comunità del Vicereame. Come definito da Guido D'Agostino, una sorta di "forma-funzione" articolata in più sensi e in più direzioni<sup>11</sup>. Terminata la fase della consegna dei documenti, la sessione veniva chiusa ufficialmente e i deputati abbandonavano la sede dei lavori<sup>12</sup>.

Negli ultimi decenni del XVI secolo e per i primi del XVII per smaltire le richieste più pressanti su cui i deputati dovevano discutere si convocarono parlamenti straordinari; si verificò un aumento esponenziale del numero degli aventi titolo a prendere parte ai lavori dell'assemblea, sebbene la possibilità di votare rimanesse nelle mani di alcune decine di persone. Allo stesso modo si affinarono le tecniche di controllo e manipolazione per ottenere senza imprevisti il massimo dei voti favorevoli alla concessione del donativo, grazie anche ad alcuni parlamentari, tra i baroni titolati, che monopolizzavano le procure e ricevevano istruzioni dal viceré su chi inserire nella deputazione per le grazie<sup>13</sup>.

Nel periodo in cui i magnifici di palazzo Ducale di Genova promulgavano il primo porto franco delle vettovaglie, giustificato anche con il proposito di rifornire il Regno napoletano per conto della Spagna, nel parlamento si discusse di questioni simili. Se a Genova la franchigia portuale nacque dalla necessità di garantire un rapido rifornimento di cereali da parte di imbarcazioni di qualunque provenienza, a Napoli nel 1591 si propose di sopperire alla temuta carestia rendendo franca l'estrazione di grani dalle altre parti del Vicereame, in particolare dalla Sicilia, per inviare rapidamente rifornimenti alla capitale.

La richiesta si ripetette quasi identica nei successivi parlamenti del 1593, 1595, 1596, 1600. Il tipo di grazia era di quelle domandate direttamente al sovrano, riguardanti l'interesse generale del Regno. Ci si richiamò a precedenti simili, di cui in effetti si possono trovare richieste isolate, rispettivamente nel 1560, 1566, 1568, 1572, 1583, 1584, 1586. È interessante anche osservare i lavori del parlamento generale del 1574, nel quale l'occasione di richiesta delle grazie divenne un esplicito strumento per la consolidazione del potere degli eletti cittadini. Nella quinta richiesta

---

<sup>11</sup> Guido D'Agostino, *Il parlamento generale del Regno di Napoli nell'età spagnola*, Napoli, Guida, 1984, p. XXI.

<sup>12</sup> Per informazioni più dettagliate sul funzionamento dei parlamenti napoletani cfr. D'Agostino, *Parlamento e Società*, cit.; Craveri Croce, *I parlamenti napoletani sotto la dominazione spagnola*, cit.

<sup>13</sup> D'Agostino, *Parlamento e Società*, cit., pp. 156-158.

avanzata al sovrano si propose l'istituzione di una franchigia "personale", rivolta alle illustri famiglie napoletane, dietro concessione e approvazione degli eletti. I notabili così individuati sarebbero stati liberi di commerciare esenti da qualunque tipo di gabella, come era stato già ufficialmente concesso il 10 novembre 1498 dal re Federico<sup>14</sup>. Si trattò tuttavia di richieste comprensibili e che si ponevano in modo simile per tutte le grandi città dell'epoca, nelle quali lo spettro della carestia era sempre dietro l'angolo e mantenere costante il flusso di rifornimenti alimentare voleva dire assicurare la pace sociale nel paese<sup>15</sup>.

Al di là di questi privilegi particolari verso alcune merci o persone, al 1617 risale la prima richiesta ufficiale per l'istituzione di una scala franca, durante il parlamento convocato dal viceré Pedro Téllez-Girón, III duca di Osuna, in nome del sovrano spagnolo Filippo III. Purtroppo rimane solo il riassunto delle discussioni che hanno dato origine alla grazia in questione, richiesta al viceré perché se ne facesse portavoce presso il sovrano.

La proposta, interna alla deputazione, era che a Brindisi, o in un'altra località reputata più idonea da sua Maestà, venisse concesso lo statuto di scala franca per il commercio con il Levante «et altre parti del mondo», attraverso una esenzione dai diritti richiesti dalle dogane regie<sup>16</sup>. Come nel caso messinese, si cercò di prevenire le possibili critiche derivanti dalla maggiore circolazione di mercanti e marinai musulmani nel porto pugliese portando ad esempio proprio lo scalo siciliano, dove da quando era stato concesso ai «maomettani» l'ingresso nel porto non si era avuto gran danno.

La proposta venne presentata dal nobile non titolato Cesare Aldorizio, con la sottoscrizione degli altri deputati del baronaggio. Non ci furono discussioni sul contenuto e ottenne l'approvazione di tutti i deputati tranne Ascanio de Bologna, deputato del seggio di Nido, e Pasquale Caracciolo, altro nobile non titolato, i quali espressero parere neutro e rimisero i loro voti alla decisione della deputazione e al successivo parere del viceré.

Nella compilazione definitiva della grazia, posta in testa alle richieste per il viceré, si richiese la scala franca a Brindisi per facilitare lo smaltimento dei prodotti in eccesso e avere a basso prezzo quelli che il Vicereame non poteva produrre da sé. Probabilmente i timori legati alla maggiore circolazione di musulmani, a cui si era fatto cenno nella discussione della proposta ma che erano poi stati omessi nella versione finale, ebbero la meglio sulle considerazioni di carattere economico. Allo stesso modo, osservando il successivo caso della franchigia a Napoli, è possibile

---

<sup>14</sup> D'Agostino, *Il parlamento generale*, cit, pp. 386-389.

<sup>15</sup> Cfr. Brigitte Marin e Catherine Virlouvet (a cura di), *Nourrir les cités de Méditerranée. Antiquité-Temps Modernes*, Parigi, Maisonneuve&Larose, 2003; Jean Louis Miège (a cura di), *Les céréales en Méditerranée: Histoire, Anthropologie, Economie*, Parigi, CNRS, 1993.

<sup>16</sup> Biblioteca Nazionale di Napoli, *Manoscritti brancacciana*, V B 7, pp. 32r-33v.



che un ruolo frenante sia stato giocato dagli arrendatori delle dogane che, come a Marsiglia, si vedevano privati di una fonte di guadagno diretto.

La grazia per creare una scala franca a Brindisi non venne ripresentata nei successivi parlamenti, sempre più addomesticati e rimodellati in modo da non creare problemi nella concessione del donativo. I lunghi elenchi si ripetevano ad ogni occasione con monotonia, mentre i capitoli concessi divennero sempre meno. Solo le tornate del 1636, 1639 e 1642, ultime riunioni dei parlamenti generali del Vicereame prima della rivolta antispagnola, mostrarono qualche rinnovato cenno di vitalità. Tuttavia non bastarono a impedire la fine spontanea dell'istituzione parlamentare e la rivolta del 1647, segnale di una serie di contraddizioni e problemi di cui il parlamento era sempre meno consapevole e mediatore<sup>17</sup>. Anche passato il turbine del 1647 non fu più convocato alcun parlamento preferendo evitare, per il futuro, riunioni troppo vaste di regnicoli che potevano dare vita a disordini<sup>18</sup>. Il parlamento generale del Regno lasciò il posto alle congregazioni dei seggi della Capitale, ritenute dal governo spagnolo interlocutrici più duttili e convenienti.

### 11.2 *La Politica mercantile di Vittorio Lunetti*

È stata appena analizzata la prima richiesta di scala franca per Brindisi o un'altra località adriatica, secondo un progetto di inserimento nel commercio del Levante. Nonostante il suo fallimento, questo tipo di proposte risultano interessanti in quanto permettono di ripercorrere l'intera storia napoletana, dalla dominazione spagnola alla Restaurazione, seguendo questo *fil rouge* del porto franco invocato a più riprese per il bene del Regno.

A seguito alla consultazione degli atti parlamentari rimasti, 1556-1642, ho analizzato il catalogo delle secentine conservate nella Biblioteca Nazionale di Napoli alla ricerca di tracce utili per la ricerca<sup>19</sup>. Da questo spoglio è emersa un'altra richiesta per la scala franca, presente nell'opera *Politica Mercantile* dell'economista Vittorio Lunetti, edita a Napoli nel 1630<sup>20</sup>. Si trattava di un testo dedicato al sovrano nel quale l'autore analizzò, uno alla volta, i problemi del Regno, le cause di questi e i rimedi ottimali per riportare la ricchezza.

---

<sup>17</sup> Cfr. Gio. Antonio Ferraiolo, *Espediente da levare la gabella*, Napoli, Gio. Domenico Roncagliolo, 1634; Fabio Frezza, *Discorso intorno ai rimedi d'alcuni mali ai quali soggiace la città e il regno di Napoli*, Napoli, Eredi di Tarquinio Longo, 1623; Francesco Imperato, *Privilegi, Capituli e Gratie concesse al fedelissimo populo napoletano e alla sua piazza*, Napoli, Gio. Domenico Roncagliolo, 1624.

<sup>18</sup> Cfr. Giovanni Muto, *1649: Napoli tra repressione e rilegittimazione*, in *Territori, poteri, rappresentazioni nell'Italia di Età Moderna*, a cura di Biagio Salvemini e Angelantonio Spagnoletti, Bari, Edipuglia, 2012, pp. 127-140.

<sup>19</sup> Per il catalogo delle Secentine cfr. Marco Santoro, *Le Secentine napoletane della Biblioteca Nazionale di Napoli*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1986.

<sup>20</sup> Vittorio Lunetti, *Politica mercantile, dell'espediti et arbitrii per pubblica utilità*, Napoli, Lazzaro Scoriggio, 1630.

Sebbene le informazioni sull'autore siano molto scarse, dalla sua introduzione si possono ricavare alcuni dati utili<sup>21</sup>. Probabilmente si trattava di un ex impiegato della burocrazia del Vicereame, inoltre affermò di essersi già fatto notare per la pubblicazione di un trattato sulla gestione dei cambi pubblici e la circolazione delle monete. In questo periodo a Napoli risiedeva una discreta colonia di mercanti fiorentini e, secondo Giuseppe Coniglio, l'autore ne avrebbe fatto parte<sup>22</sup>.

Lunetti rivelò di aver già proposto la prima volta la versione manoscritta di quest'opera al duca di Ossuna, al quale mancò il tempo di prenderla in considerazione. Sulla base di questa affermazione è possibile retrodatare una prima versione del testo al periodo 1616-1620, in coincidenza con la grazia parlamentare. Neanche con i successivi viceré questi discorsi ebbero maggior fortuna, come lamentava l'autore, così che il destinatario finale divenne il duca d'Alcalá Fernante Afan di Rivera, il quale lesse e approvò i discorsi manoscritti dando l'autorizzazione per farli stampare.

La versione a stampa, dedicata al sovrano Filippo IV, conteneva principalmente un discorso sui cambi e sulla circolazione di moneta nel Vicereame. Eppure tra i suggerimenti avanzati da Lunetti ne figurano un paio interessanti per la presente indagine. Prima di tutto, la richiesta di abolizione degli arrendamenti sulle merci in entrata o in uscita per la città di Napoli, «perché con la libertà del traffico, le genti si fanno ricche, et possono ricevere aggravio per altro verso», in modo che «tutta la navigazione, et negoziazione si è voltata a detta franchigia, come in Ligorno»<sup>23</sup>.

Come nei classici discorsi degli economisti favorevoli alle franchigie, al timore derivante dell'esenzione doganale venne posto rimedio con la prevista compensazione sugli introiti ricavabile dalla maggiore circolazione di merci e persone all'interno del Regno. In particolare, Lunetti propose anche di istituire una nuova tassa di un ducato per botte di dodici barili di vino da pagare nel mese di gennaio. Da questo nuovo introito si sarebbe ampiamente ricavato di che pagare gli arrendatori subito dopo l'eliminazione delle gabelle tradizionali, nell'attesa dei ricavi della franchigia.

Oltre alla scala franca per le merci, il discorso proseguì con il suggerimento di istituire una franchigia anche a Brindisi per permettere ai mercanti del Levante, ebrei nello specifico, di venire a contrattare liberamente con le proprie merci nel Vicereame. Secondo questo progetto, mentre prima erano i prodotti regnicoli ad essere trasferiti in Levante per la vendita, ora tutto il traffico si sarebbe svolto nelle piazze del Vicereame<sup>24</sup>.

---

<sup>21</sup> Sono note le sue origini genovesi, il che è comunque un dettaglio interessante, visto l'argomento trattato. Cfr. <http://www.treccani.it/enciclopedia/vittorio-lunetti/>

<sup>22</sup> Giuseppe Coniglio, *Il vice-Reame napoletano nel secolo XVII: notizie sulla vita commerciale e finanziaria secondo nuove ricerche negli archivi italiani e spagnoli*, Roma, ed. Storia e Letteratura, 1955, p. 88.

<sup>23</sup> Lunetti, , *Politica mercantile*, cit., pp. 114-115.

<sup>24</sup> Ivi, p. 121.

Fu interessante anche la replica avanzata da Lunetti a eventuali obiezioni per la vicinanza tra mercanti ebrei e cristiani. Secondo l'autore, proprio perché gli infedeli erano ignoranti del messaggio della salvezza, sarebbe stato solo un bene permettere agli ebrei di frequentare i loro omologhi mercanti cristiani, così che dalla pratica con persone simili non avrebbero potuto fare a meno di riconoscere il loro errore religioso. Insieme alla franchigia si sarebbe dovuto istituire anche un Monte, patrocinato dal sovrano e con un capitale iniziale di 1000 luoghi dal valore di 100 ducati l'uno, per offrire liquidità ai mercanti stranieri che avrebbero animato la piazza e fatto circolare il denaro.

Il testo si concluse con l'augurio che l'accondiscendere a queste richieste -la riforma dei cambi e delle monete e la concessione della scala franca con l'invito a mercanti stranieri ebrei e musulmani a Brindisi- avrebbe permesso al Viceregno di riprendersi dalla sua debolezza e di creare come delle "Nuove Indie" sulle proprie coste, centri di commercio e ricchezza dove tutti i mercanti dall'Europa e non solo sarebbero andati a rifornirsi. La notizia di aver presentato per la prima volta questi progetti al duca di Ossuna permette di collocare negli stessi anni, se non negli stessi mesi, le richieste per la franchigia di Brindisi promosse da Aldorizio e quella avanzata da Lunetti alle quali, in ogni caso, non venne dato seguito. Come osservato nella prima parte di questa ricerca, fu invece Napoli a beneficiare dello statuto di scala franca.

### 11.3 *La Scala franca napoletana*

Nella prima parte del presente lavoro ho presentato una rassegna delle applicazioni e della diffusione del modello economico del porto franco. Il caso napoletano si differenzia per la mancanza di informazioni specifiche al riguardo, nonostante la molteplicità degli indizi: sebbene sia conservato il decreto che istituì il porto partenopeo in scala franca nel 1633, gli accenni alla messa in pratica di questa istituzione sono molto scarsi, tanto da aver fatto ipotizzare che si trattasse di una concessione debolmente applicata.

Secondo Luigi De Rosa, i contrasti tra i mercanti che estraevano in franchigia e gli arrendatori di "tratte sciolte" ne avrebbero in pratica annullati gli effetti, così che Napoli a inizio XVIII secolo conservava solo il nome di "scala franca"<sup>25</sup>. Per questo motivo ho preferito presentare in questo capitolo i punti di un editto che alla fine rimase legato a un'idea di porto franco di cui non si vide mai l'attuazione<sup>26</sup>.

---

<sup>25</sup> Luigi De Rosa, *Studio sugli arrendamenti del Regno di Napoli*, Napoli, L'arte tipografica, 1958, pp. 60-61.

<sup>26</sup> Il testo integrale dell'editto è riproposto in appendice e consultabile in Alessio De Sarris, *Codice delle leggi del Regno di Napoli*, vol. IV, Napoli, Vincenzo Orsini, 1794, pp. 212-214.

L'editto venne formulato a partire da una consulta della Regia Camera della Sommaria nel 1628 firmata da Berardino Montalvo<sup>27</sup>. Convertita in legge nel 1632 e promulgata definitivamente il 26 novembre 1633 grazie alla mediazione di Decio Vitale<sup>28</sup> presso il Viceré Manuel de Acevedo, venne concessa «Scala e Porto franco a qualsivoglia persona che immetterà roba, e mercanzie da qualsivoglia parte del Mondo in questa città, e Porto di Napoli»<sup>29</sup>.

La Regia Camera della Sommaria fu, da un lato, l'organo di revisione di tutti i conti dello Stato e, dall'altro, il tribunale supremo di quello che a partire dal secolo XIX si sarebbe chiamato "contenzioso amministrativo"<sup>30</sup>. La Sommaria trattava tutte le cause in cui fosse coinvolto il regio fisco, come attore o come convenuto, come quelle delle università e dei feudatari che avessero, sotto un qualunque profilo, un interesse fiscale. Oltre che tribunale e organo di revisione contabile, esercitò anche funzioni consultive del governo in materia finanziaria. Da qui l'esistenza di una significativa documentazione nota con il nome di "consulte".

Nell'editto di franchigia venne compreso l'intero tessuto urbano insieme all'isola e al porto di Nisida, davanti la capitale partenopea. Dietro l'obbligo di presentare il manifesto di carico alla dogana napoletana, i mercanti nazionali e stranieri potevano portare merci senza limitazioni nel porto e riesportarle liberamente, anche su altre navi. Dalla franchigia furono escluse le merci che sarebbero state vendute sul posto, sebbene fossero comunque oggetto di una tassazione più bassa rispetto al passato. Il deposito franco fu limitato a un anno dalla consegna del manifesto, con la possibilità di prolungarlo per un altro anno dietro modesto pagamento. Anche il diritto di ancoraggio fu abolito, mentre la franchigia sulle merci era promessa e garantita anche nei restanti porti del Vicereame in occasione di fiere o esenzioni particolari.

Sappiamo tuttavia che furono mantenute alcune imposizioni come il diritto di lanterna, i dazi di refica, il peso e la misura, riscossi privatamente da ufficiali doganali, e il dazio di imbarcatura, anche questo riscosso da privati. Anche il dazio del 10% sulle merci in uscita dal Regno per via di terra continuò ad essere richiesto, così che fin dall'inizio si trattò di una franchigia limitata e indebolita dall'attività di questi regolari riscossori privati<sup>31</sup>. Come risulta dalle ricerche in corso del dottor Davide Boerio, la questione della scala franca fu anche tra i punti discussi e richiesti nel

---

<sup>27</sup> Berardinus Ramirez de Montalvo, soldato spagnolo, membro del Consiglio Collaterale, luogotenente della Regia Camera della Sommaria e governatore della Regia Dogana delle pecore in Puglia. Cfr. Francesco Nicola De Dominicis, *Lo stato politico ed economico della dogana della mena delle pecore di Puglia*, vol. I, Napoli, Vincenzo Flauto, 1781, p. 204.

<sup>28</sup> Purtroppo non ho ulteriori informazioni su questo personaggio, citato rapidamente da Bianchini in Bianchini, *Storia delle finanze*, cit., p. 211.

<sup>29</sup> *Pragmaticæ, edicta, decreta, regiaeque sanctiones Regni Neapolitani, pluribus additis, suisque locis optima methodo, & labore collocatis*, a cura di Biagio Altomare, Napoli, Michele Aloisio Muzio, 1715, pp. 276-278.

<sup>30</sup> Cfr. Giovanni Muto, *Le finanze pubbliche napoletane tra riforme e restaurazione (1520-1634)*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1980.

<sup>31</sup> Ivi, p. 211.

corso della rivolta del 1647 e nella Repubblica napoletana<sup>32</sup>. Altra prova delle vicissitudini di questa istituzione fu il suo rinnovo travagliato il 13 febbraio 1692, avvenuto nonostante le proteste degli arrendatori delle tratte “sciolte”<sup>33</sup>.

#### 11.4 *Alessandro Riccardi e le richieste del ceto civile all’Austria*

Con la morte di Carlo II di Spagna, nel 1700, si ruppe un importante equilibrio. Dalla guerra di successione che ne seguì risultò un rimescolamento delle politiche europee e la nascita dell’alleanza dinastica tra i Borbone di Francia e di Spagna. Il Viceregnò di Napoli passò invece agli austriaci. Uno degli aspetti più interessanti della politica economica e commerciale che gli austriaci tentarono di attuare nel Regno di Napoli nel trentennio in cui fu ad essi sottoposto fu senza dubbio la politica portuale.

Il cambio di dinastia offrì una nuova occasione per rinegoziare l’asservimento del Regno a una potenza straniera, facendo affidamento sulle aspettative del ceto civile napoletano verso il nuovo regime. Il programma di restaurazione assolutista e di rigore antinobiliare dopo la rivolta del 1647-48 favorì a Napoli, nella seconda metà del XVII secolo, l’affermazione politica dell’alta burocrazia amministrativa, finanziaria e giudiziaria e l’ascesa del ceto civile, soprattutto nella sua componente “forense”<sup>34</sup>. Quest’ultima raggiunse, in seguito alla congiura di Macchia, una posizione di vantaggio rispetto alla nobiltà baronale, discredita dopo il goffo tentativo di spartirsi il Viceregnò<sup>35</sup>. Gli schieramenti rivali, nobili e togati, rimanevano al tempo stesso uniti da profondi legami di interessi e di parentele e da una connivenza oggettiva, di cui l’attività delle supreme magistrature forniva molteplici esempi.

La vittoria austriaca e l’imminente dominio sulla città di Napoli costrinse il ceto dei notabili cittadini, in gran parte avvocati e fino ad allora scarsamente tenuti in considerazione, a ritagliarsi un proprio spazio di rappresentatività. Nel racconto storico coevo, a partire da Vico, fu fatta circolare l’idea di una nobiltà oziosa e filo austriaca che aveva tentato la rivolta in un paese debole e sostanzialmente immobile<sup>36</sup>. A sua volta nel 1704 il canonico Carlo Maiello, rettore del seminario di Napoli e incaricato di scrivere la storia della congiura dalla parte della nobiltà che aveva partecipato alla sua repressione, confermò il carattere feudale e anacronistico delle concezioni degli

---

<sup>32</sup> Purtroppo il dott. Boerio non ha ancora pubblicato i risultati di questa ricerca, di cui mi aveva solo anticipato gli esiti. Per informazioni sulle attività di questo studioso, cfr. <https://uniteramo.academia.edu/DavideBoerio> ; Per approfondimenti sulla rivolta del 1647 e sul contenuto generale delle “grazie” straordinarie chieste dai rivoltosi, cfr. Rosario Villari, *Un sogno di libertà. Napoli nel declino di un’impero, 1585-1648*, Milano, Mondadori, 2012.

<sup>33</sup> De Sariis, *Codice delle leggi del Regno di Napoli*, cit., p. 246.

<sup>34</sup> Anna Maria Rao, *Il Regno di Napoli nel Settecento*, Napoli, Guida, 1983, p. 25.

<sup>35</sup> Carlo Silvestri, *Tiberio Carafa e la congiura di Macchia*, in *Dizionario biografico degli irpini*, vol. III, a cura di Francesco Barra, Avellino, Elio Sellino Editore, 2009.

<sup>36</sup> Giuseppe Ricuperati, *Alessandro Riccardi e le richieste del ceto civile all’Austria nel 1707*, in «Rivista Storica Italiana», n. LXXXI/IV, 1969, p. 745.

insorti<sup>37</sup>. La stessa impressione venne riflessa da Tiberio Carafa, che tuttavia nelle sue *Memorie* polemizzò apertamente con il ceto civile tentando di mostrare la nobiltà meridionale come l'unica vera forza politica nel Viceregno<sup>38</sup>.

All'indomani della vittoria austriaca vennero presentate un gran numero di lettere nelle quali i nobili rivendicarono la propria partecipazione alla congiura per ottenere benefici e confrontarsi con i nuovi amministratori confidando in qualche trattamento di favore. Si trattò, per il ceto civile, di competere per guadagnare prestigio e ascolto presso coloro che si accingevano a governare una realtà complessa e "particolare" come Napoli affermandosi sul ceto precedentemente egemone.

Mentre i nobili chiesero, come affermato dallo stesso Carafa, benefici immediati e tangibili, i forensi riuscirono ad ottenere incarichi di governo e l'alleanza ufficiale con Carlo d'Asburgo<sup>39</sup>. Un segno tangibile di questo improvviso avvicinamento è rintracciabile nella memoria inviata al nuovo sovrano da Alessandro Riccardi, esponente del gruppo di giuristi destinato a dominare intellettualmente e politicamente durante il Viceregno austriaco<sup>40</sup>.

Il testo di Riccardi, scritto all'età di 47 anni, può essere datato come successivo al 7 luglio 1707, durante la reggenza Martiniz. L'autore, che divenne successivamente fiscale del Consiglio di Spagna e prefetto della biblioteca palatina di Vienna, propose, come fece Lunetti, un'analisi delle ricchezze del Viceregno, delle cause della sua debolezza ed i possibili rimedi.

Al di là delle tematiche ricorrenti e di un marcato anticurialismo che caratterizzarono anche la successiva produzione letteraria di Riccardi, il primo rimedio indicato fu il ristabilimento del commercio. Per raggiungere questo obiettivo, per il quale il Viceregno napoletano sarebbe stato naturalmente incline grazie alla felice posizione geografica e al vivace ingegno dei suoi abitanti, si rendeva necessaria l'istituzione di nuove scale franche, ad esempio nella città di Salerno o dove il sovrano avrebbe ritenuto più conveniente.

La richiesta delle franchigie portuali, dopo essere stata formulata da un organo di predominio nobiliare come il parlamento napoletano e dai rivoltosi nel 1647, diveniva ora una misura avallata dal ceto civile. Secondo il memoriale, l'introduzione di una scala franca avrebbe dovuto rianimare tutta la vita economica del paese creando un circolo virtuoso che avrebbe provocato un aumento dei traffici e dei capitali, delle persone dedite alla mercatura piuttosto che all'avvocatura e la possibilità di disporre di una flotta di vascelli pronti ad essere impiegati in

---

<sup>37</sup> Rao, *Il Regno di Napoli nel Settecento*, cit., p. 32.

<sup>38</sup> Tiberio Carafa, *Memorie di Tiberio Carafa, principe di Chiusano*, Napoli, Società Napoletana di Storia Patria, 2009.

<sup>39</sup> Ricuperati, *Alessandro Riccardi*, cit., p. 755.

<sup>40</sup> Memoria citata da Rao in *Il Regno di Napoli nel Settecento*, cit.; pubblicata integralmente in Ricuperati, *Alessandro Riccardi e le richieste del ceto civile*, cit.

eventuali conflitti. Del funzionamento specifico di questa auspicata franchigia si poteva incaricare una giunta nominata appositamente e composta dai migliori mercanti del paese<sup>41</sup>.

### 11.5 *Competizione per la franchigia tra Napoli e Pozzuoli*

Nonostante le critiche al sistema di gestione portuale spagnola non si era verificato un totale declino dei porti del Vicereame continentale, ai quali invece si erano andati affiancando numerosi scali minori e ancoraggi che animarono una complessa rete di scambi a stretto contatto con il territorio<sup>42</sup>. Tuttavia, la necessità di disporre di un porto sicuro, vicino e in appoggio a quello di Napoli, spinsero Carlo d'Asburgo a considerare la possibilità di ingrandire ed attrezzare lo scalo di Pozzuoli, a solo 5-6 miglia dalla capitale, e farne nello stesso tempo, come era stato anche suggerito nel memoriale di Riccardi, una scala franca dotata di particolari privilegi ed esenzioni<sup>43</sup>.

Oltre al memoriale presentato dal ceto civile napoletano, uno sprone venne dal rinnovo del porto franco genovese del 1708 e dalla proposta del console di Livorno Hoobis che aveva fatto molte pressioni su alcuni negozianti napoletani perché fosse aperto un porto franco a Castellammare, porto di cui chiedeva la direzione<sup>44</sup>.

Le richieste che il ceto civile fin dall'inizio del governo austriaco aveva avanzato riguardo lo sviluppo del commercio sembrarono trovare una risposta presso il viceré con l'istituzione, nel maggio 1710, di una Giunta di Commercio.

Nei primi mesi dello stesso anno si ha notizia dei primi progetti per un porto franco a Pozzuoli<sup>45</sup>. In questi giorni, come riportato da Antonio Di Vittorio, un certo Carlo Antonio Giannelli, probabilmente toscano e per lunghi anni residente a Livorno, si offrì di andare da Barcellona a Pozzuoli per un sopralluogo e di studiare la situazione locale al fine di meglio valutare la possibilità di istituire un porto franco secondo «le stesse regole introdotte dal Gran Duca di Toscana, che attualmente si praticano in Livorno»<sup>46</sup>.

L'iniziativa e lo spirito imprenditoriale di questo personaggio andarono al di là di una semplice offerta per un sopralluogo. In una dichiarazione alla Giunta d'Italia dichiarò infatti di

---

<sup>41</sup> Ivi, p. 772

<sup>42</sup> Cfr. Annastella Carrino e Biagio Salvemini, *Porti di campagna e porti di città. Traffici e insediamenti del Regno di Napoli visti da Marsiglia (1710-1846)*, in «Quaderni Storici», n. 12, 2006, pp. 209-254; Maria Sirago, *Il sistema delle dogane nel Regno di Napoli tra '500 e '800*, in *Istituzioni e traffici nel Mediterraneo tra età antica e crescita moderna*, a cura di Raffaella Salvemini, Roma, CNR, 2009, pp. 313-338.

<sup>43</sup> Antonio Di Vittorio, *Porti e porto franco. Un aspetto della politica austriaca nel Mezzogiorno continentale d'Italia, 1707-1734*, in «Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs», n. 25, 1972, p. 259. Si tratta di un articolo molto preciso e l'unico a ricostruire questa vicenda facendo riferimento direttamente alle fonti dell'Archivio di Stato di Vienna, nelle prossime pagine lo citerò spesso.

<sup>44</sup> Per il porto franco genovese del 1708, più liberale in virtù delle nuove, temporanee, concessioni dalla Porta ottomana, cfr. Giaccherò, *origini e sviluppi del porto franco genovese*, cit., p. 147; Luigi Bulferetti e Claudio Costantini, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento, 1700-1861*, Milano, Banca Commerciale Italiana, 1966, pp. 121-125.

<sup>45</sup> Di Vittorio, *Porti e porto franco*, cit., p. 259.

<sup>46</sup> Ivi, p. 260.

essere pronto a spostarsi da Barcellona verso Pozzuoli e a versare personalmente le somme necessarie all'adeguamento dello scalo e al pagamento della manodopera, in cambio della garanzia di un rimborso sui primi anni di proventi e della nomina a Provveditore della Dogana dell'istituendo porto franco di Pozzuoli. La Giunta d'Italia si dichiarò favorevole a tale progetto ma consigliò al sovrano di richiedere un'ulteriore analisi a un organismo con più esperienza quale poteva essere la nuova Giunta di Commercio, istituita a Napoli con il decreto del 16 maggio 1710<sup>47</sup>.

Le riunioni della Giunta iniziarono proprio con le discussioni del porto franco, una questione che aleggiava tra le misure economiche del Viceregno già da diversi decenni, come osservato. La prima considerazione, al di là della specifica offerta di Giannelli, fu l'opportunità di istituire un porto franco vicino Napoli e successivamente, in caso affermativo, l'adattabilità dello scalo di Pozzuoli. Sotto la presidenza di Serafino Biscardi e con la presenza di due mercanti napoletani in qualità di esperti, nella Giunta si era formato un partito mercantilista concentrato sul proteggere il mercato nazionale e la produzione agricola<sup>48</sup>. La Giunta si riuniva di frequente, ponendo in primo piano le questioni della produzione e del commercio. Secondo i suoi membri, l'origine della crisi del Regno andava individuata nell'assenza di scambi commerciali. Il Regno era:

Ristretto in sé stesso senza aver commercio con le altre nazioni straniere e rimasto oppresso da un'invecchiata debolezza dalla quale non potrà mai risorgere, senza che si muti il sistema antico, con aprir quel mare e liberare quei porti che finora sono stati chiusi in danno [del] Paese<sup>49</sup>.

I modelli di riferimento erano l'Olanda e la Francia, ma anche le politiche di Genova, Venezia e Livorno vennero tenute in considerazione. Tuttavia da questi incontri, forse proprio a causa della presenza dei due mercanti napoletani che temevano la concorrenza di Pozzuoli, vennero poste delle non meglio precisate difficoltà alla possibile franchigia, così vicina ai loro centri di interesse.

I dibattiti della Giunta tuttavia proseguirono, nel tentativo di definire la località più adatta per l'istituzione della franchigia e i requisiti necessari. Oltre Pozzuoli si iniziò a nominare Baia, distante solo un miglio dalla prima, che sembrava offrire un ulteriore vantaggio dato dalla vicina presenza del lazzeretto di Nisida. Infine la scelta ritornò su Pozzuoli a seguito di un sopralluogo operato dal regio ingegnere Paolo Salvetti, il 30 maggio 1711<sup>50</sup>. Dalla relazione di Salvetti, Pozzuoli venne preferita a Baia in quanto, oltre ad offrire un buon riparo dai venti ed un fondale

---

<sup>47</sup> Cfr. Maria Natale, *Sui piatti della bilancia. Le magistrature del commercio a Napoli (1690-1746)*, Milano, Giuffrè, 2014, pp. 43-72.

<sup>48</sup> Per la biografia e il pensiero di Biscardi, cfr. Filippo De Iorio, *Serafino Biscardi*, in *Biografie degli uomini illustri del Regno di Napoli*, vol. V, Napoli, Nicola Gervasi, 1818, pp. 21-24.

<sup>49</sup> ASN, *Collaterale, Affari diversi*, I, vol. 33, p. 148r. In Ivi, p. 62.

<sup>50</sup> Di Vittorio, *Porti e porto franco*, cit., p. 261.



abbastanza profondo, il porto era già attrezzato con dei pilastrini confissi nel mare e una grande piazza a ridosso del molo, oltre ad un palazzo della Regia Corte che vi si affacciava, da dove sarebbe stato semplice organizzare lo sbarco e il controllo delle merci.

La Giunta tornò a rivolgersi a Giannelli, che per primo aveva indicato la località di Pozzuoli con tanta sicurezza e precisione di condizioni. In cambio della costruzione del porto egli richiese:

- la carica di Provveditore generale della Dogana per sé e per gli eredi, insieme ai guadagni del 10% dai traffici del porto.
- L'abitazione necessaria a svolgere il suo incarico nel porto.
- La riduzione del costo delle materie prime che sarebbero servite all'edificazione delle infrastrutture portuali.
- Il rimborso con un tasso del 6% sulle spese di costruzione del porto, da pagarsi nel corso dei primi anni di introiti.
- La facoltà di nominare tutto il personale addetto allo scalo tranne il cassiere, che poteva rimanere di nomina regia.

Si trattava di una lista piuttosto lunga ed esigente, in cambio della quale tuttavia questo scaltro impresario offrì di occuparsi di quasi tutti gli aspetti riguardanti la creazione del porto franco a Pozzuoli, permettendo al sovrano di sfruttarne i benefici. Questi ultimi vennero da lui individuati in un rapido aumento delle esportazioni e nell'arrivo di un gran numero di mercanti e imbarcazioni stranieri passanti dalla rotta che dal Levante risaliva verso Genova e Livorno. L'unica incertezza, manifestata dallo stesso Giannelli, risiedeva nella capacità di opposizione degli addetti alla dogana di Pozzuoli, ai quali suggerì di concedere una moderata rendita per assicurarsi che non ostacolassero il decollo del nuovo porto<sup>51</sup>.

La Giunta non si mostrò completamente persuasa dalle motivazioni addotte da Giannelli, al quale chiese ulteriori dettagli e assicurazioni in merito ai futuri guadagni. In una lettera del 26 settembre 1713 quest'ultimo cercò di mediare proponendo di riutilizzare il palazzo della Regia Corte come primo e temporaneo magazzino, mentre si sarebbe potuto ricorrere alla fortezza di Baia per la protezione del nuovo porto franco. Per una stima dei ricavi futuri non era in grado di promettere una cifra esatta, ma dall'osservazione dei traffici operati a Livorno e a Genova Giannelli si dichiarò abbastanza ottimista sul successo di Pozzuoli. I mercanti di passaggio avrebbero sicuramente trovato conveniente fermarsi, a patto di trovarvi le condizioni favorevoli che avrebbero permesso il funzionamento delle franchigie, prima fra tutte lo snellimento delle pratiche doganali e

---

<sup>51</sup> Ivi, p. 261.

dell'amministrazione della giustizia. La risposta di Giannelli si concluse con la preghiera di prendere una risoluzione rapida, in quanto il tempo passava rapidamente e già da quattro anni la questione veniva dibattuta tra le varie magistrature senza che fosse presa una decisione definitiva<sup>52</sup>.

La nuova presidenza di Vincenzo Frascone nella Giunta di Commercio rallentò ulteriormente la trattativa. Nell'ottobre 1713 fu deciso di formulare un preventivo di spesa inviando due regi ingegneri sul posto, Gabriele Montani ingegnere maggiore e Giuseppe Stendardo, al fine di rendersi conto della praticabilità e affidabilità delle proposte di Giannelli. Gli ingegneri, il 29 ottobre, inviarono la loro dettagliata relazione ribadendo i vantaggi offerti da Pozzuoli rispetto a Baia, che si sarebbe potuta adattare come ausiliaria del porto di Pozzuoli. Nei piani regi la costruzione di un lungo pontile in pietra lungo 1472 palmi, insieme a un altro più piccolo, protetti da una batteria di dodici cannoni, avrebbe agevolmente consentito l'ingresso e la messa in sicurezza di una flotta di 60 vascelli da guerra. La spesa prevista sarebbe stata di 194.000 ducati. Di questa cifra, piuttosto ingente, solo 30.000 sarebbero dovuti essere sborsati nell'immediato per i lavori più urgenti, mentre gli altri si sarebbero potuti impiegare con una spesa annua di 20-25.000 ducati fino a completamento dei lavori<sup>53</sup>.

A seguito di questa relazione e dell'interessamento diretto della Giunta del Commercio sull'affare del "porto franco" di Pozzuoli non rimangono altre tracce di Giannelli, forse definitivamente dissuaso delle possibilità di guadagno dopo un'attesa così lunga. La Giunta inoltre decise di concentrare il suo interesse anche su Napoli. Il 2 dicembre 1713 il presidente Frascone incaricò l'ingegnere Giuseppe Stendardo di rintracciare i vecchi progetti per l'ampliamento del porto partenopeo.

Lo storico Di Vittorio ipotizzò la presenza di gruppi di interesse ostili all'apertura del porto a Pozzuoli, probabilmente mercanti napoletani che di nuovo, temendo ogni possibile concorrenza, fecero pressioni per la ripresa dei progetti direttamente incentrati sulla capitale, portando ad abbandonare la proposta di Giannelli. Nella stessa direzione possono essere lette le considerazioni sull'estensione della franchigia ad altri scali del Regno e in particolare, ancora una volta, al porto di Brindisi, con una lettera del 7 marzo 1714<sup>54</sup>. Ma entrambe le proposte vennero poi rigettate dalla direzione stessa della Giunta, che valutò sia Napoli che Brindisi inadatte a sostituire Pozzuoli per questo nuovo statuto. La spesa per la franchigia del porto di Napoli sarebbe stata troppo ingente, in particolare per la necessità di espropriare le case popolari sul porto da adibire ai magazzini in una città già affetta da un'evidente carenza di abitazioni.

---

<sup>52</sup> Ivi, p. 262.

<sup>53</sup> Ivi, p. 263.

<sup>54</sup> Ivi, p. 265.

A Brindisi la spesa sarebbe stata più contenuta ma, oltre ad essere troppo lontana dalla capitale, si preferì non dare inutilmente fastidio a Venezia, che ancora dominava l'Adriatico. È interessante rilevare come solo qualche anno dopo, con le lettere patenti del 2 giugno 1717 e le franchigie di Trieste e Fiume, la politica cesarea nei confronti di Venezia sarebbe cambiata nettamente, con l'avvio di una campagna di conquista commerciale ed economica dell'Adriatico di cui i porti franchi avrebbero costituito proprio la testa di ponte.

Continuarono dunque gli studi dei regi ingegneri per preparare il porto di Pozzuoli che sarebbe dovuto essere in grado di ospitare 200 vascelli da guerra con una spesa di 200.000 ducati, da suddividere in quattro anni. Un possibile ostacolo, riportava la Giunta, sarebbe stato la vicinanza di Napoli che avrebbe potuto influenzare i mercanti a rimanere in città ignorando le potenzialità del nuovo scalo. Una risposta a questo timore venne dalla Giunta stessa, secondo la quale la consulta regia del 4 marzo 1711 con cui si invitarono gli ebrei di Livorno a stabilirsi nel Regno sarebbe stata un incentivo sufficiente a promuovere il trasferimento di popolazione attiva nel nuovo porto<sup>55</sup>.

Dalla Giunta di Commercio e dal suo nuovo presidente Bolagno, il 10 marzo 1714, venne definitivamente presentata al viceré una relazione sui progetti per la franchigia di Pozzuoli perché venisse ascoltato il parere del conte di Fuencolada, comandante in capo delle forze marittime di stanza nel Regno<sup>56</sup>. Il 24 marzo un rapporto simile venne presentato anche al Supremo Consiglio di Spagna a Vienna, nel quale l'istituzione del porto franco a Pozzuoli venne presentata come «la cosa di maggiore utilità nel Regno» e solo gli impegni di guerra ne stavano ritardando l'applicazione.

Il ritardo nell'esecuzione del progetto non era dovuto in realtà solo alla guerra, che terminò ufficialmente il 7 marzo 1714 con la pace di Rastadt, quanto piuttosto alla già citata opposizione dei mercanti napoletani. Nel corso del 1714 venne presentato, in un memoriale dal titolo *Riflessioni per il porto franco*, un elenco delle motivazioni addotte dai napoletani, mercanti e non<sup>57</sup>:

- La spesa iniziale era molto elevata mentre i risultati attesi non erano abbastanza sicuri.
- Non se ne sarebbe mai potuta ricavare una rendita equiparabile a quella di Livorno.
- La concorrenza del porto franco genovese avrebbe impedito di ottenere i guadagni previsti.
- Le guerre continue con le principali potenze mercantili rendevano molto difficile fare affidamento sul libero commercio con gli stranieri.
- La Dogana avrebbe subito delle perdite da cui non si sapeva dove trovare compensazione.

---

<sup>55</sup> Cfr. Il parte, L'invito agli ebrei e musulmani nei porti franchi.

<sup>56</sup> Ivi, pp. 264-265.

<sup>57</sup> Ivi, p. 265.

Venne inoltre fatto notare come spesso -in effetti si trattava di un aspetto riscontrabile nelle vicende di molti porti franchi in questo periodo- a caldeggiare le franchigie fossero degli stranieri, più interessati ai propri interessi che a quelli dello Stato in cui si trovavano. In questo memoriale, mentre si discuteva sulla possibilità di abolire il termine di un anno per la riesportazione delle merci introdotte e non consumate nel porto di Napoli, venne chiesto di applicare più limitazioni a Pozzuoli.

Emergeva così un contrasto netto tra gli interessi dei mercanti della capitale, i quali volevano mantenere l'attuale posizione di privilegio dello scalo della capitale contro l'istituendo porto franco di Pozzuoli e la Giunta del Commercio che, insieme a dei non meglio precisati "stranieri", ne sponsorizzava la creazione.

Queste opposizioni e il successivo inizio della guerra di Sicilia negli anni 1718-1720 portarono ad accantonare il progetto della franchigia per Pozzuoli. Solo nel 1722, con il supporto del consigliere aulico di guerra Anselmo von Fleischmann, già studioso della situazione doganale del Regno napoletano, il porto franco tornò al centro dell'attenzione in quanto strumento per far ripartire l'economia marittima.

Nonostante l'abolizione della Giunta di Commercio, Fleischmann riprese i progetti della franchigia analizzando le possibili località dove costituire il porto franco, eliminando progressivamente le candidature di Napoli, Baia e Brindisi. Il progetto verteva ancora una volta su Pozzuoli la cui municipalità, per vincere le opposizioni dovute alle resistenze napoletane, si offrì di versare 20.000 ducati per sostenere l'avvio dei lavori, indicando anche il costo dei singoli interventi e le previsioni di spesa. Il 25 settembre 1722 la relazione Fleischmann, scritta insieme al razionale della Sommaria Francesco Radente, ottenne l'approvazione del Viceré von Althann che la consegnò a Silvestro Tosquez, negoziante napoletano, perché la portasse al sovrano<sup>58</sup>.

Tosquez venne incaricato di perorare la causa del porto franco facendo leva sulla mancanza di porti nel Regno, evidenziata a più riprese anche nel progetto, nonché sulla necessità di creare un nuovo attore istituzionale in grado di interfacciarsi con le autorità di Vienna gestendo il commercio nazionale. Insieme al porto franco infatti si chiese di creare una nuova Giunta di Marina e Commercio che avrebbe dovuto sostituire le precedenti Giunta di Commercio e Giunta di Marina, con un aumento di responsabilità e funzioni<sup>59</sup>.

Nel maggio 1723 il Supremo Consiglio di Spagna a Vienna, esaminando la relazione, avanzò diverse perplessità. Prima di tutto, la spesa venne giudicata troppo elevata anche facendo affidamento sul contributo di Pozzuoli, che da solo non sarebbe bastato ad adeguare il porto per il

---

<sup>58</sup> Ivi, p. 266.

<sup>59</sup> Natale, *Sui piatti della bilancia*, cit., pp. 100-107.

previsto aumento di traffico. Fu mostrato scetticismo anche sull'importo stesso promesso dalla città flegrea per sostenere i lavori. Dopo tutto l'iter precedente la stesura e l'invio di questo rapporto, il Consiglio di Spagna preferì riportare di nuovo l'attenzione sull'eventualità di scegliere Napoli per il porto franco, dove ci sarebbe stata una maggiore disponibilità di fondi municipali. Motivi finanziari, su cui probabilmente ancora una volta influirono l'opposizione dei mercanti napoletani e la loro teorica maggiore capacità contributiva, riportarono il progetto allo stadio iniziale. Non sarà stato un caso la scelta di affidare proprio ad uno di questi mercanti, Tosquez, la perorazione della franchigia. Si continuava a riconoscere la necessità di questa istituzione doganale per far decollare l'economia del Regno, ma i dissidi sulla scelta della località bloccarono i lavori.

In seguito all'ennesimo rinvio si continuò a parlare di porto franco, a Vienna come a Napoli, ma non vennero presentati altri progetti. Nella seconda metà degli anni '20 del XVIII secolo non si discuteva più del porto franco a Pozzuoli, mentre in un progetto di commercio di Napoli con i paesi ereditari dell'Impero si puntò di nuovo su una franchigia per la capitale, con un miglioramento delle infrastrutture portuali e facilitazioni per l'uscita franca delle merci dopo un anno: l'ispirazione veniva dalle altre franchigie europee. In questo progetto il porto franco fu associato al miglioramento degli altri porti del Regno, in particolare di Brindisi, Taranto e Pescara, necessari anelli di collegamento con l'Adriatico in cui si andavano consolidando le franchigie di Trieste e Fiume. In particolare si valutò che Brindisi, con alcuni miglioramenti, poteva diventare il porto meglio attrezzato del Mediterraneo<sup>60</sup>.

Se alla fine l'interesse dei mercanti napoletani e degli arrendatori delle tratte regie riuscirono nell'intento di impedire la costituzione del porto franco a Pozzuoli, la battaglia sulla franchigia portò inevitabilmente a concentrare tutte le attenzioni e le discussioni su questo tema, tralasciando progetti di sviluppo concreto degli altri porti del Regno, a differenza dei porti del litorale austriaco già presentati in precedenza. Le esperienze di riforma tentate durante il Vicereame austriaco si conclusero dunque in maniera fallimentare sia a causa delle resistenze locali, che per l'ambiguità dello stesso riformismo asburgico, che ledeva interessi consolidati senza però al tempo stesso lasciar intravedere sbocchi diversi da uno spietato fiscalismo<sup>61</sup>.

### 11.6 *Carlo di Borbone, il sogno di una franchigia*

Nella seconda metà del XVIII secolo il Regno di Napoli prese parte al processo di sviluppo generale del commercio, riacquisendo la posizione che aveva avuto nell'economia europea del tardo medioevo, in quanto esportatore di prodotti agricoli in cambio di merci lavorate. In seguito alla

---

<sup>60</sup> Di Vittorio, *Porti e porto franco*, cit., p. 263.

<sup>61</sup> Rao, *Il Regno di Napoli nel Settecento*, cit., p. 54.

guerra di successione polacca, l'arrivo di Carlo di Borbone sul trono napoletano nel 1734 e la nuova autonomia del Regno, insieme alla creazione di un Supremo Magistrato del Commercio nel 1739, spinsero ad interrogarsi su una possibile riorganizzazione del potere per gestire i processi economici in atto<sup>62</sup>. Bartolomeo Intieri scrisse, nel 1734, come sarebbe stata

Opera grande e che potrebbe dar utile grandissimo a questo Regno, ma nel medesimo tempo difficile e da spaventar chi si sia, soprattutto quando si deve edificar sopra il vecchio edificio, che sembra più difficile che non sarebbe il far tutto nuovo<sup>63</sup>.

Nella prima fase della nuova monarchia, superato il primo anno di disorientamento e di assestamento, il governo cercò di attuare alcuni criteri di amministrazione che avrebbero potuto portare ad un progresso della vita economica e civile del Regno. Vi erano dei flussi strutturali fondamentali nei traffici europei, in cui si doveva cercare di affermarsi. I tre grandi *hub* erano i flussi prevalenti est-ovest che dovevano passare per il Mediterraneo centrale, stretto tra differenti terre. I tre hub di Malta, Messina, Tunisi, svolgevano funzioni di appoggio, redistribuzione, sostegno logistico, producendo un'ulteriore serie di traffici.

Non bisognava fare come Genova che, drasticamente emarginata sotto il profilo di centro finanziario, stava recuperando funzioni mercantili anche grazie ai borghi delle riviere. Una monarchia come Napoli non poteva inserirsi ai margini e redistribuire, come una Repubblica. Doveva collocarsi con una definizione politica dei propri flussi, strutturati in maniera istituzionale. Un esempio erano i flussi francesi, nettamente prevalenti rispetto al commercio inglese, che facevano capo alla *Chambre*. Da questi elementi derivò il ripensamento di Napoli e Messina. Dovevano essere porti con *hinterland*. Però bisognava decidere se continuare con la progettazione di un porto franco o se di un porto con *hinterland*, il sistema degli incentivi cambiava a seconda dell'obiettivo<sup>64</sup>. I tentativi monarchici fallirono, ma questo non esclude il Regno dai commerci.

Le strutture politico-sociali si opposero ad ogni tentativo di rinnovamento. Nell'aprile del 1735 venne eletta una Giunta per il Commercio in cui, oltre ad esponenti dei legali come Francesco Ventura, furono presenti anche figure di spicco degli ambienti mercantili.

---

<sup>62</sup> Cfr. Girolamo Imbruglia (a cura di), *Naples in the eighteenth century, the birth and death of a nation state*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000; Maria Natale, *Per una pronta e spedita giustizia. Il Supremo Magistrato del Commercio di Napoli e le sue ascendenze francesi*, in *Lo spazio tirrenico nella "Grande Trasformazione". Mercati, uomini e istituzioni nel primo Settecento e nel primo Ottocento*, a cura di Biagio Salvemini, Bari, Edipuglia, 2009, pp. 417-440.

<sup>63</sup> Raffaele Ajello, *La vita politica napoletana sotto Carlo di Borbone. La fondazione ed il tempo eroico della dinastia*, in *Storia di Napoli*, vol. 7, a cura di Giuseppe Galasso, Napoli, Società Editrice Storia di Napoli, 1972, p. 489; per notizie biografiche su Intieri cfr. [http://www.treccani.it/enciclopedia/bartolomeo-intieri\\_\(Dizionario-Biografico\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/bartolomeo-intieri_(Dizionario-Biografico)/)

<sup>64</sup> Osservazioni del professor Biagio Salvemini nel corso del convegno *Les hinterlands en Méditerranée. L'arrière-pays des villes de mer*, Roma La Sapienza, dipartimento di Scienze Sociali ed Economiche, 9-10 febbraio 2017, in un intervento dal titolo *Forme dell'insediamento e geometrie degli hinterland: il Regno di Napoli nel Settecento*.

La subalternità dell'economia meridionale rispetto ai grandi centri mercantili esteri costituì un grave problema e fu uno dei fattori storici più pesanti del sottosviluppo napoletano. Tuttavia i caratteri tipici del commercio estero -importazione di manufatti, esportazione di grano, olio, vino e materie prime, attività prevalentemente svolte da mercanti e navi straniere- sembravano difficilmente modificabili, data la debolezza del Regno nei confronti delle grandi potenze commerciali europee<sup>65</sup>.

Proprio in questa "fase eroica" si collocò il rinnovato tentativo di creare nuovi porti franchi nel Regno. Con l'instaurazione di un Regno indipendente si realizzarono le premesse indispensabili per lo sviluppo di una politica mercantilista. Questa infatuazione, arrivata tardi rispetto alle altre potenze europee, fu caratterizzata da un grande interesse per gli investimenti produttivi, industriali, commerciali ed agricoli, senza comportare l'eccessiva preoccupazione per la tesaurizzazione<sup>66</sup>. Fu direttamente il sovrano a farsi promotore della necessità di un porto franco su base imitativa-concorrenziale rispetto ai porti franchi adriatici. In particolare nel giugno 1736, a causa dell'abbassamento dei dazi di Venezia, Carlo di Borbone ordinò alla Giunta di Commercio di studiare la possibilità di istituire a Pescara o a Brindisi dei porti franchi.

La Giunta rispose al sovrano spiegando che le tariffe veneziane non costituivano una vera franchigia e che l'emporio veneto restava comunque dipendente dal mercato napoletano per prodotti come l'olio. Sarebbe bastato mantenere stabili i prezzi per non subire conseguenze negative, mentre ben più utile della franchigia poteva essere l'introduzione di fabbriche di vetro o di panni, per esercitare una concorrenza diretta nella vendita dei prodotti. La Giunta riconobbe l'urgenza di rimettere in sesto i porti di Brindisi e Pescara, ma renderli franchi sarebbe stato impossibile a causa delle gabelle e dei dazi venduti ai vassalli, che sarebbero dovuti prima essere estinti<sup>67</sup>.

Alle considerazioni economiche erano da aggiungere quelle politiche che impedivano le eventuali proposte di franchigie. Un punto da tenere in considerazione riguardava l'estensione eccessiva del commercio estero. Stando al parere di economisti come Pallante, Doria e Tanucci, il commercio estero diretto con il Levante e la libertà dei traffici avrebbero scatenato la gelosia di inglesi, olandesi e francesi, i quali avrebbero subito solo svantaggi da un commercio più esteso nel Regno di Napoli. Giovanni Pallante indicò chiaramente come l'attuale situazione non consentisse alcuna direzione di politica economica. Paolo Mattia Doria, noto critico delle idee mercantiliste e consigliere di Francesco Ventura, Supremo Magistrato del Commercio, scrisse a proposito:

---

<sup>65</sup> Rao, *Il Regno di Napoli nel Settecento*, cit., p. 72. Cfr. Salvemini, a cura di, *Lo spazio tirrenico nella "Grande Trasformazione"*, cit.

<sup>66</sup> Ajello, *La vita politica napoletana sotto Carlo di Borbone*, cit., p. 594.

<sup>67</sup> Michelangelo Schipa, *Il Regno di Napoli al tempo di Carlo di Borbone*, Napoli, Luigi Pierro e figlio, 1904, pp. 559-560.

Potendo quindi il commercio del Regno di Napoli nuocere di molto a quello delle potenze marittime, [...] potrebbe cagionare una guerra con dette potenze con le forze delle quali le due Sicilie non potrebbero mai uguagliare<sup>68</sup>.

Anche Jannucci, scrivendo una sorta di bilancio della politica economica di Carlo di Borbone, individuò lo stesso tipo di problemi. Avvocato e magistrato, in polemica con Genovesi in quanto difensore delle teorie mercantiliste e di un intervento più pratico e moderato in economia, si trovò d'accordo con quest'ultimo nel denunciare la povertà e i mali del Regno<sup>69</sup>. Uno dei motivi di debolezza era la grandezza spropositata della capitale, che drenava le risorse dalle province impedendo ogni tipo di programmazione in ambito economico. Anche per Jannucci era da preferire il commercio interno a quello estero. Mancava un mercato attivo e uniforme, ottenibile solo attraverso l'abolizione dei dazi, dei pedaggi e degli ostacoli interni, per poter pensare ad un commercio estero. L'assenza di una marina e di un commercio d'oltremare costituivano altrettanti ostacoli di cui bisognava tener conto<sup>70</sup>.

La debolezza del nuovo Regno, nonostante la volontà riformatrice del sovrano e dei suoi funzionari, costrinse a mettere da parte ogni nuovo progetto di franchigia e di liberalizzazione dei commerci. Osservando inoltre il pensiero economico degli economisti napoletani trattati nei capitoli precedenti o di funzionari come Doria e Jannucci, si comprendono le ragioni per cui le franchigie furono escluse dai successivi interventi risanatori<sup>71</sup>.

La fine della tutela spagnola avviata dalla caduta di Tanucci e l'attrazione del Regno nell'orbita austriaca comportarono negli anni '80 l'inaugurazione di una politica estera di più ampio respiro, fondata sul principio della neutralità. Furono numerose le iniziative e le discussioni sui problemi della produzione agricola e della proprietà fondiaria. Fu il periodo dei grandi trattati di commercio, in cui un ruolo chiave venne svolto dalla figura di Ferdinando Galiani, tornato definitivamente a Napoli nel 1769 e divenuto segretario del Supremo Magistrato del Commercio. Purtroppo un manoscritto certamente interessante e inedito di Galiani, contenente delle *Riflessioni sul Regolamento del Porto Franco*, che Niccolini menzionò nel suo repertorio galianeo, risulta mancante dai fondi della Società napoletana di storia patria in seguito alle vicende della Seconda Guerra Mondiale<sup>72</sup>.

---

<sup>68</sup> Paolo Mattia Doria, *Del commercio nel Regno di Napoli*, in Enrico Vidal, *Il pensiero civile di Paolo Mattia Doria negli scritti inediti*, Milano, Giuffrè, 1953, p. 193.

<sup>69</sup> Cfr. Franco Venturi, *Un bilancio della politica economica di Carlo di Borbone. L'economia del commercio di Napoli di Giovanni Battista Maria Jannucci*, in «Rivista Storica Italiana», fasc. IV, 1969, pp. 882-902.

<sup>70</sup> Ivi, p. 899

<sup>71</sup> Per la linea di lungo periodo della politica economica del Regno cfr. Paolo Macry, *Mercato e società nel Regno di Napoli, commercio del grano e politica economica nel '700*, Napoli, Guida, 1974.

<sup>72</sup> L'informazione è riportata da Caracciolo, *Il dibattito sui porti franchi nel Settecento*, cit., p. 540.



### 11.7 Il progetto di Giuseppe Zurlo

Per un nuovo progetto di franchigia bisognerà attendere gli anni della prima restaurazione. Dopo la breve esperienza repubblicana del 1799, la nomina a Direttore delle Finanze di Giuseppe Zurlo doveva servire a ripristinare la normalità finanziaria<sup>73</sup>. Con l'armistizio di Foligno e la successiva pace di Firenze, il 28 marzo 1803, il Regno si trovava ancora in una situazione precaria: la cessione dello Stato dei Presidi, la chiusura dei porti e degli scali regnicoli ai bastimenti inglesi, il ritorno degli esuli e la fine delle confische, il mantenimento di un corpo di occupazione nell'area di Otranto e di una divisione in Abruzzo ne sancivano la posizione di debolezza.

Zurlo venne nominato provvisoriamente Direttore delle Finanze nel 1798 e riconfermato nel luglio del 1799, contemporaneamente alla creazione della Soprintendenza delle Reali Finanze che andò a sostituire il Consiglio delle Finanze<sup>74</sup>. Da questa posizione di potere, con il bisogno urgente di ridare vita ad un commercio che stava languendo ed era fortemente soffocato dagli scontri in atto, venne di nuovo presa in considerazione l'ipotesi di concedere a Napoli il beneficio del porto franco.

Di franchigia si era già tornato a parlare nel 1798 con la pubblicazione delle *Riflessioni politico-pratiche sul commercio interno ed esterno del Regno di Napoli*, ad opera di Francesco Stefano Venturi, duca di Minervino<sup>75</sup>. L'opera fu approvata ufficialmente dal sovrano Ferdinando che ne aveva autorizzato la dedica alla regina Maria Carolina d'Austria. Tra i pareri positivi alla pubblicazione dell'opera, riportati nelle prime pagine per avvalorare le teorie economiche esposte, vennero riportati quelli del segretario di Stato Carlo Demarco e l'autorizzazione alla stampa della Regia Camera di Santa Chiara nella persona del canonico Giovanni De Silva<sup>76</sup>.

Il testo era una lunga analisi della contemporanea situazione economica in seguito alla quale il Regno di Napoli, al centro del Mediterraneo e bagnato dal mare su tutti i lati, venne giudicato come privo di un florido commercio estero rispetto, ad esempio, a quello inglese. In conclusione dell'opera, tra le misure ritenute idonee per colmare rapidamente il divario economico, fu suggerita la creazione di una franchigia portuale. A proposito della nascita di un porto franco Franco Venturi si richiamò all'opera di Troyli per dimostrare come si trattasse di un progetto in cantiere fin da

---

<sup>73</sup> Anna Maria Rao, *Corte e paese, il Regno di Napoli dal 1734 al 1806*, in *All'ombra della corte, Donne e potere nella Napoli borbonica (1734-1860)*, a cura di Mirella Mafri, Napoli, Fridericiana Editrice Universitaria, 2010, p. 27.

<sup>74</sup> Su Giuseppe Zurlo cfr. Pasquale Villani, *Giuseppe Zurlo. La crisi dell'antico regime e la ricostruzione dello stato*, in *Mezzogiorno tra riforme e rivoluzione*, Laterza, Bari, 1974, pp. 213-330.

<sup>75</sup> Francesco Stefano Venturi, *Riflessioni politico-pratiche sul commercio interno ed esterno del Regno di Napoli*, Napoli, Vincenzo Orsino, 1798.

<sup>76</sup> Per la biografia di Carlo Demarco cfr. Silvio De Majo, *Carlo de Marco*, in «Dizionario Biografico degli Italiani», vol. 38, 1990.

epoca vicereale, di cui si aveva piena consapevolezza<sup>77</sup>. Come località fu proposto il porto di Napoli o un altro degli «adattissimi porti del Regno»:

Tutti i vantaggi del porto franco qui da me non si descrivono, dapoichè ne abbiám sotto gli occhi il modello, dapoichè la munificenza del nostro Sovrano [...] ha eretto un porto franco in Messina, che già dal tremuoto diroccata, spopolata, e depauperata, ed ora quasi interamente si vede riedificata, ripopolata, e dal concorso di tutte le Nazioni arricchita<sup>78</sup>.

È interessante il richiamo ai precedenti di proposte per il porto franco di cui l'autore si dimostrò a conoscenza. Inoltre figurava la ripetizione del tema della franchigia come rimedio ai mali del paese che, in quanto manovra del sovrano in ambito economico per arrestare il movimento di declino, avrebbe fatto “ripartire” il commercio del Regno innescando un circolo virtuoso di cui avrebbe beneficiato la marina commerciale e militare.

Una trattazione più analitica dell'argomento fu sottoposta all'attenzione di John Acton da Giuseppe Zurlo due anni dopo. Quest'ultimo scrisse un progetto molto accurato sulla creazione di una franchigia estesa all'intera capitale del Regno. Purtroppo non sono rimaste tracce sulla ricezione di questo documento da parte di Acton o di altri ministri, ma si trattò ancora una volta di una proposta di franchigia presentata come il rimedio al cattivo andamento delle dogane e del commercio regnicolo.

Redatto il 29 gennaio 1800<sup>79</sup>, il progetto si inseriva in un quadro di ripresa economica generale. Tra le cause del declino dei traffici venne individuato il “languore” in cui versavano le province del Regno, asservite ad una capitale che ne assorbiva le principali attività produttive senza restituire benessere in cambio. Se a Napoli fosse stato introdotto lo spirito d'industria e il commercio, ciò non solo avrebbe evitato lo sfruttamento delle zone periferiche ma, al contrario, avrebbe permesso alla capitale una crescita economica autonoma, dovendosi ingegnare per lo smercio dei prodotti.

Un altro motivo di indubitabile vantaggio, secondo l'autore, risiedeva nella stessa posizione geografica di Napoli: al centro del Mediterraneo, con rotte che a Ponente arrivavano direttamente a Gibilterra e a Levante fino al mar Nero, il Regno sarebbe stato naturalmente incline a svolgere un commercio di economia che fino a quel momento era mancato. La creazione del porto franco poteva porre rimedio allo spreco di potenzialità permettendo alla città di sfruttare a pieno le sue

---

<sup>77</sup> Cfr. Placido Troyli, *Istoria generale del Reame di Napoli*, 5 voll., 11 tomi, Napoli, 1747-1754.

<sup>78</sup> Venturi, *Riflessioni politico-pratiche*, cit., p. 113.

<sup>79</sup> L'indicazione di questo memoriale compare nel volume di Biagio Di Salvia, *Il Regno delle Due Sicilie e l'Imperiale Regio Litorale Austriaco. Aspetti e problemi del commercio adriatico (1838-1859)*, Edizioni del Paguro, Mercato s. Severino, 2005, pp. 20-27.

caratteristiche naturali: «richiamare un concorso dal di fuori, sviluppare un poco di attività, ecco quello che è necessario, e che si ottiene senza meno col Porto-Franco»<sup>80</sup>.

La franchigia venne esaltata in quanto capace di risvegliare la classe imprenditoriale napoletana, ancora scossa dagli avvenimenti del 1799, favorendo gli investimenti e le speculazioni sulla rinnovata circolazione delle merci. Il contrabbando sarebbe diminuito sensibilmente a favore delle dogane che avrebbero visto aumentare i ricavi, grazie alla crescita dei consumi di generi soggetti a dazi di importazione. Nella sua analisi Zurlo individuò cinque punti essenziali per la costituzione del porto franco napoletano.

Il primo punto riguardò il locale e la forma, cioè il luogo più adatto, dotato di spazio per fabbriche e magazzini e provvisto di recinzioni su tutto il perimetro. Venne proposto un molo piccolo che avrebbe dovuto comprendere tutte le costruzioni attigue e le ampie spianate che lo circondavano, incluse le strade e la piazza del porto, dove creare una serie di magazzini, a cominciare da quelli granari.

Venne poi inserita nel progetto la creazione di un lazzaretto da adibire alla quarantena per le merci e le persone sull'isola di Nisida, dove erano già presenti alcune strutture che sarebbero state necessariamente ampliate. Il terzo punto consisteva nel consiglio di creare regolamenti adatti, ritenuti indispensabili. Al di là di un adattamento specifico del porto franco alla situazione napoletana, in questo punto Zurlo fu piuttosto vago e consigliò di studiare le norme degli altri porti franchi europei. In particolare:

Che l'amministratore delle dogane Cavalier Codronchi tenendo presenti i regolamenti del Porto-Franco di Livorno, di Genova, di Marsiglia, e di altri porti d'Europa, e tenendo ancora presenti quelli del Porto-Franco di Messina, formi i regolamenti del Porto-Franco di Napoli, e li discuta, e gli esamini insieme col direttore delle Finanze, per presentarsi poi a S.M.<sup>81</sup>.

Come ricordato dall'autore, non bisognava dimenticare la presenza del porto franco di Messina, che dal 1784 aveva ricevuto un nuovo e più articolato regolamento<sup>82</sup>. Il quarto punto prevede l'introduzione di una nuova tariffa doganale per facilitare il commercio, in particolare all'interno del Regno. L'ultimo aspetto verteva sul potenziamento del ramo assicurativo per evitare che l'accresciuta circolazione di denaro finisse interamente in mano agli stranieri.

---

<sup>80</sup> ASN, Ministero Affari Esteri, *Ricupero del Regno (II trimestre 1800), Proposte di Giuseppe Zurlo per il Porto franco di Napoli*, f.4302, p. 4r.

<sup>81</sup> Ivi, p. 6v.

<sup>82</sup> Cfr. *Editto Reale per lo ristabilimento, ed ampliazione de' privilegi, e del Salvocondotto della scala, e porto franco della città di Messina*, Napoli, Stamperia Reale, 1784.

In conclusione ai cinque punti in cui fu diviso il progetto, Zurlo aggiunse sette articoli per indicare tecnicamente i mezzi da usare e suggerire il modo di portare avanti i lavori per ottenere il miglior risultato possibile. Ad esempio, venne consigliato il ricorso ad esperti per valutare gli spazi necessari al porto franco, come gli architetti che avrebbero dovuto approvare le decisioni e progettare gli spazi necessari.

Il denaro necessario per i lavori, che si prevedevano ingenti, sarebbe stato ricavato dal fondo dei monasteri soppressi. Se si fosse rivelato insufficiente, proseguiva Zurlo, allora si sarebbe fatto ricorso ad una sottoscrizione dei mercanti napoletani per trovare i fondi necessari. In cambio avrebbero ricevuto delle quote di rendita sulla gestione dei magazzini. Venne suggerito ancora una volta l'amministratore generale Codronchi come responsabile per la stesura degli articoli di franchigia, invitandolo a partecipare col direttore delle Finanze anche per il riesame delle tariffe doganali. Infine spettava al direttore delle Finanze, dopo aver ascoltato il parere dei mercanti, presentare un progetto per l'organizzazione del mercato assicurativo<sup>83</sup>. L'autore concluse il suo progetto scrivendo:

Io ho ideato un gran Piano. I vantaggi, che risulteranno saranno incalcolabili. Ma conviene usar fermezza, convien resistere a tutte le cabale, a tutti i piccioli intrighi che potranno impedire l'esecuzione<sup>84</sup>.

Non si sa se a causa di questi «piccioli intrighi» o per una valutazione negativa del progetto da parte del ministro Acton, ma la proposta di Zurlo rimase lettera morta, della quale non si trovano altre tracce o risposte. Napoli rimaneva formalmente una scala franca, ma per ogni nuovo ordinamento si sarebbe dovuto attendere il periodo del cosiddetto decennio francese.

### 11.8 *La scala franca di Napoli (1809-1824)*

Il Regno ebbe un ruolo fondamentale nei progetti dell'imperatore Napoleone, essendo potenzialmente in grado di consentire alla Francia la conquista della supremazia nel Mediterraneo. Con il decreto del 20 dicembre 1806 venne esteso a Napoli il regime del blocco continentale, mentre il protezionismo francese impedì il libero commercio anche nei confronti dei territori del «Grande Impero»<sup>85</sup>.

---

<sup>83</sup> Ivi, p. 6r-6v.

<sup>84</sup> Ivi, p. 7r-7v.

<sup>85</sup> Un blocco che comunque lasciò discreti margini di manovra a chi si volesse dedicare al contrabbando, cfr. Margrit Schulte Beerbuhl, *Trading with the enemy. Clandestine networks during the napoleonic wars*, in «Quaderni Storici», n. 143/2, 2013, pp. 541-566; Silvia Marzagalli, *Les boulevards de la fraude: le Negoce Maritime et le blocus continental, 1806-1813: Bordeaux, Hambourg, Livourne, Villeneuve d'Ascq*, Septentrion Presses Universitaires, 2000.

Il decreto del 29 febbraio 1809, promulgato durante l'amministrazione francese, riordinò per la prima volta dalla sua creazione la scala franca di Napoli<sup>86</sup>. Come per gli altri stati satelliti assogettati all'impero francese, la necessità di ricavare le risorse necessarie e di inserirle nel sistema del blocco continentale determinarono la rapida promulgazione di riforme che non tennero conto dei dibattiti e delle aspirazioni locali. Tali riforme si conformavano semplicemente allo schema della razionalizzazione napoleonica: uniformità e centralizzazione amministrativa, riforma del sistema giudiziario secondo il modello francese, abolizione del feudalesimo e semplificazione del sistema tributario.

Napoli, nel sistema napoleonico, doveva essere una fornitrice di materie prime e il Mezzogiorno doveva costituire il punto di smercio di prodotti "levantini" nell'economia autarchica continentale<sup>87</sup>. Tra gli ufficiali locali chiamati alla gestione di questo nuovo apparato è interessante notare ancora la presenza di Zurlo, che evidentemente si era adattato alla "visione francese" del funzionamento dello scalo partenopeo<sup>88</sup>.

Nei 18 articoli componenti la sezione IV del decreto venne regolato l'uso della scala franca napoletana i cui locali, isolati rispetto agli edifici circostanti, consentivano ai mercanti approdati nel porto, dietro presentazione di un preciso manifesto di carico, di depositare e riesportare le merci in caso di mancata vendita. Qualora si fossero invece voluti introdurre i propri prodotti in città si sarebbe stati soggetti al pagamento di una tassa di 2 carlini per collo, di qualunque dimensione essi fossero. Anche le merci proibite potevano essere importate nel Regno, a condizione che si provvedesse subito alla loro riesportazione. L'unico divieto riguardò le merci provenienti dall'impero britannico e dalle sue colonie.

Il deposito in scala franca durava due anni e aveva inizio il primo gennaio. Al termine del primo anno si doveva pagare la metà dei dazi dovuti, al termine del secondo anno anche la restante metà. Tutte le merci dovevano essere perfettamente catalogate e registrate, mentre in caso di assenza del proprietario, in particolare allo scadere dei due anni previsti, gli ufficiali della dogana potevano procedere all'apertura e all'eventuale confisca dei prodotti.

Lo statuto, rinnovato dall'amministrazione francese, venne confermato anche in seguito al ritorno dei Borbone con la convenzione di Casalanza, che il 20 maggio 1815 riportò sul trono i precedenti sovrani. Un altro decreto del primo giugno 1817 ne specificò ulteriormente le funzioni,

---

<sup>86</sup> Domenico Antonio Vacca, *Collezione delle leggi e de' decreti reali del Regno delle Due Sicilie*, anno 1809 parte 1, Napoli, Stamperia Reale, pp. 225-387.

<sup>87</sup> Francesco Barra, *Il Regno di Napoli nel Decennio*, in *All'ombra della corte*, cit. p. 99.

<sup>88</sup> Stuart Woolf, *Il Risorgimento italiano*, vol. I, Torino, Einaudi, 1981, pp. 263-264.

dilungandosi in 36 articoli raccolti nel titolo VIII<sup>89</sup>. Michele Solimene, avvocato che avrebbe difeso l'istituzione della scala franca napoletana nel 1834, descrisse così il ritorno dei Borbone:

Appena che questo Regno uscì dalle redini dell'occupazione militare una delle principali cure della dinastia legittima fu quella di sciogliere il commercio da tutti i lacci cui lo avea avvinto il sistema continentale. Quindi comparve nel nostro orizzonte marittimo la legge della Scala franca come un nuovo Sole onde dissipare le dense tenebre commerciali di due lustri<sup>90</sup>.

Nonostante il favore con cui si guardò alla istituzione della scala franca rispetto al mai realizzato porto franco anche quest'ultima era destinata a fallire, dopo aver deluso le aspettative nei risultati previsti. Nel settembre 1819, in una assemblea del Decurionato di Napoli, la ristretta rappresentanza cittadina che aveva preso il posto di consiglio e parlamento, fu letto e stampato un discorso per il porto franco cittadino da portare all'attenzione del Consiglio provinciale<sup>91</sup>.

Negli stessi giorni nel Ministero delle Finanze venne presentata una proposta analoga e, secondo l'autore anonimo che ha riportato la vicenda, si diceva che il cavalier De Medici, chiamato a ricoprire la carica che era stata di Zurlo, avesse fatto il possibile per non essere coinvolto nel progetto, causandone l'abbandono<sup>92</sup>. Nel 1820 i negozianti che avevano già promosso l'istituzione della franchigia nel 1819 tornarono a richiedere il porto franco a De Medici, il quale inviò le carte al Ministro dell'interno il marchese Gioacchino Ferreri, in arrivo in quei giorni da Palermo<sup>93</sup>.

La rivoluzione del 1820-1821 pose temporaneamente fine a questi dibattiti. Nonostante le premesse e le frequenti richieste, con un decreto del 15 dicembre 1823 alla scala franca venne sostituito il sistema dei magazzini generali, in quanto «l'esperienza ha dimostrato che la facoltà delle riesportazioni dalla scala franca di Napoli non serve che di pretesto per contrabbandare le mercanzie»<sup>94</sup>.

---

<sup>89</sup> Domenico Antonio Vacca, *Collezione delle leggi e de' decreti reali del Regno delle Due Sicilie*, anno 1817 parte 1, Napoli, Stamperia Reale, pp. 785-856.

<sup>90</sup> Michele Solimene, *Saggio sopra taluni soggetti di pubblica utilità per Regno di Napoli*, Napoli, Reale Albergo de' Poveri, 1835, p. 30.

<sup>91</sup> Anonimo, *Poche parole di risposta al progetto di una Società anonima per la costruzione di un lazzeretto a peste nel porto di Miseno; di una Dogana di scala-franca con grandi magazzini circostanti il bacino del porto di Napoli; di un porto militare nella Darsena*, Napoli, 1836; per le competenze del decurionato cfr. Stefano Vinci, *Dal parlamento al decurionato, l'amministrazione dei comuni del Regno di Napoli nel decennio francese*, in «Archivio Storico del Sannio», anno XIII n.2, 2008, pp. 189-218.

<sup>92</sup> Walter Maturi, *Luigi cavalier de' Medici, principe d'Ottaviano e duca di Sarno*, in «Enciclopedia Italiana», 1934.

<sup>93</sup> A questo punto l'Anonimo affermava che sia Zurlo che il De Medici erano stati contrari al progetto. È un'affermazione da correggere e che non ho riportato in testo: si è già osservato il ruolo e l'opinione del Zurlo, mentre l'avvocato Solimene raccontò di aver visto in archivio una lettera del De Medici in cui questo raccomandava la questione del porto franco al Ministero, cfr. Solimene, *Saggio sopra taluni soggetti*, cit., p. 14.

<sup>94</sup> Domenico Antonio Vacca, *Collezione delle leggi e de' decreti reali del Regno delle Due Sicilie*, anno 1823 parte 2, Napoli, Stamperia Reale, pp. 196-201.

Nella pratica, le norme non si allontanarono molto da quanto stabilito nel 1817: la dicitura di scala franca venne sostituita solo formalmente da quella di deposito. Le modalità di pagamento, le procedure di riesportazione, i divieti imposti nei magazzini e i vantaggi sul mare rimasero sostanzialmente immutati. Dopo il 1826 tuttavia ripresero le stesure di progetti per una franchigia a Napoli, abbinata ad un lazzeretto da peste a Nisida o al Miseno, sebbene non fossero reputati sufficientemente sicuri dal Supremo Magistrato di Salute. Dei dubbi sorsero anche sull'effettiva capacità dei fondali.

Le richieste giunsero intanto anche da altri luoghi. Da Messina si chiese il ritorno della franchigia estesa, gli abitanti di Ischia proposero la loro isola, stesso discorso per gli abitanti di Ventotene. I leccesi reclamarono la scala franca a Brindisi, mentre il Luogotenente Generale a Palermo, nel 1828, fece notare come l'unico luogo adatto al porto franco fosse appunto Messina, per la quale chiese nuovi investimenti<sup>95</sup>.

#### 11.9 *Il Progetto di una società anonima secondo alcuni scrittori napoletani*

Dopo decenni, se non secoli, di progettazioni mai andate a termine e di editti poco rispettati, la questione del porto franco tornò con forza all'ordine del giorno. Per motivi ascrivibili alla debolezza politica del Viceregno e del Regno, così come per il ruolo egemone svolto dalla capitale sui suoi territori, le varie proposizioni di porto franco sul continente non furono mai attuate.

La successione del giovane sovrano Ferdinando II nel 1830 sembrò far risorgere le speranze. L'azione moralizzatrice, le misure liberali, la politica di risanamento finanziario e la ripresa delle misure amministrative del Decennio francese sembrarono voler proiettare il Regno sul contesto internazionale. Negli anni '30 del XIX secolo la formulazione di nuovi progetti per il porto franco portò ad una vera e propria *querelle* interna all'ambiente finanziario-amministrativo napoletano. Il risultato di questi dibattiti fu non solo la fine di ulteriori progetti di franchigia, ma lo sviluppo di un racconto storico-economico sui porti franchi che avrebbe influenzato le successive ricostruzioni contribuendo alla individuazione del mito delle franchigie<sup>96</sup>. Ho trovato i primi riassunti di questi dibattiti nei lavori di Lodovico Bianchini, presentati più avanti. A partire dagli autori indicati da questo autorevole storico ed economista ho rintracciato gli altri partecipanti al dibattito, le cui opere sono liberamente consultabili online o conservate presso la Biblioteca Nazionale di Napoli. In questi lavori si guardò alle esperienze settecentesche non solo per ricostruire la cronologia esatta delle vicende osservate ma, soprattutto, per cercare di trarne un bilancio.

---

<sup>95</sup> Anonimo, *Poche parole di risposta*, cit., pp. 12-13.

<sup>96</sup> In un ruolo simile a quello svolto da Jules Jullianny o Paul Masson per Marsiglia.

Il dibattito ebbe inizio con il ritorno di interesse verso la discussione teorica sui porti franchi nella terza decade del secolo. Già alla fine degli anni '20 l'argomento fu ripreso a Venezia, con la pubblicazione nel 1829 del *I vantaggi del porto franco* di Francesco Foramiti a cui fece seguito, l'anno successivo, *Intorno alla istituzione del porto franco* di Giuseppe Sacchi<sup>97</sup>. In particolare, nel discorso di Sacchi venne sostenuto il valore di tale istituzione definendo in cosa consisteva un porto franco e confutando le opinioni degli oppositori come Broggia. Obiettivo di questi autori fu l'introduzione del porto franco a Venezia con il suggerimento di particolari limitazioni e guarentigie per favorire l'industria nazionale. Livorno, insieme a Trieste, furono gli esempi più citati per indicare come si produceva la ricchezza dove venivano istituite le franchigie<sup>98</sup>. Lo stile e le motivazioni dell'opera di Sacchi incontrarono pareri positivi dalla critica economica contemporanea, anche da coloro che professavano teorie diverse<sup>99</sup>.

A Napoli la questione fu sollevata con la pubblicazione di Carlo Afan de Rivera nel 1833<sup>100</sup>. Si trattava di un militare, entrato nel corpo del Genio dal 1801, autore già di diverse memorie di ingegneria militare e di un'inchiesta sulle condizioni economico-sociali della Sicilia. Dal 1824 aveva ottenuto la direzione generale dell'ufficio di Ponti e Strade, Acque, Foreste e Caccia del Regno. Successivamente resse la direzione della Scuola d'applicazione di Napoli: tutte queste esperienze vennero direttamente presentate nell'introduzione del lavoro per difendere le proprie competenze<sup>101</sup>.

Le sue posizioni furono definite dalla storiografia come «illuministicamente ottimiste». Il Mezzogiorno venne difeso in quanto area politicamente sfortunata fino a quel momento, ma dalle potenzialità notevoli. Il dedicatario dell'opera fu il sovrano Ferdinando II, recentemente salito al trono, al quale l'autore si rivolse direttamente. Per ristabilire il commercio veniva proposto un progetto su cinque livelli: costruzione di un grande lazzeretto al Miseno; Magazzini di deposito per

---

<sup>97</sup> Francesco Foramiti, *I vantaggi del porto franco*, Venezia, Alvisopoli, 1829; Defendente Sacchi e Giuseppe Sacchi, *Intorno alle dighe marmoree o murazzi alla laguna di Venezia ed alla istituzione del porto franco*, Milano, Annali Universali delle Scienze e dell'Industria, 1830. In realtà quest'ultimo testo consiste in due memorie separate di cui solo la seconda sarà presa in esame, pubblicata solo da Giuseppe Sacchi. Già nel 1815 erano state pubblicate a Venezia le riflessioni di Domenico Rossetti, *Meditazione storico-analitica sulle franchigie della città e porto-franco di Trieste dall'anno 949 all'anno 1814*, Venezia, Picotti, 1815.

<sup>98</sup> Sacchi, *Intorno alle dighe marmoree*, cit., p. 59; per la situazione di Livorno in questi anni cfr. Samuel Fettaf, *Les limites de la cité. Pouvoirs, espaces et sociétés à Livourne au temps du port franc (XVIIIe-XIXe siècle)*, Roma, Ecole française de Rome, 2017, pp. 402-552.

<sup>99</sup> Cfr. Lodovico Bianchini, *Della scienza del ben vivere sociale e della economia degli stati*, Napoli, Francesco Lao, 1845, p. 377.

<sup>100</sup> Carlo Afan de Rivera, *Considerazioni sui mezzi da restituire il valore proprio a' doni che la natura ha largamente concesso al Regno delle due Sicilie*, Napoli, Fibreno, 1833.

<sup>101</sup> Cfr. biografia nel *Dizionario biografico* della Treccani, Mario Barsali, *Carlo Afan de Rivera*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 1, 1960. URL: [http://www.treccani.it/enciclopedia/afan-de-rivera-carlo\\_\(Dizionario-Biografico\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/afan-de-rivera-carlo_(Dizionario-Biografico)/)



le derrate a Pozzuoli; Porto franco a Nisida; porto di commercio ordinario a Napoli; magazzino secondario a Castellamare<sup>102</sup>.

In questo modo tutta l'area della capitale sarebbe stata coinvolta in un ampio progetto di sviluppo commerciale in una sinergia di impianti con funzioni diverse e complementari stabiliti lungo la costa. L'istituzione di un lazzaretto andava di pari passo con il porto franco, tanto che l'autore affermò:

Se in vicinanza del lazzaretto non vi fosse un porto franco, i negozianti sarebbero nella necessità di far tosto imbarcare e trasportare in un porto franco quelle merci che non potessero mettere in vendita<sup>103</sup>.

I capitali da impiegare nel progetto sarebbero stati un'incentivo per i «molti giovani che ora languono nell'ozio» a darsi al commercio. La posizione geografica di Napoli la rendeva naturalmente propensa a svolgere il ruolo di *entrepôt* del Mediterraneo. Nella capitale si sarebbe svolta l'accoglienza verso gli stranieri i quali, anche se mossi dalla ricerca del proprio guadagno, con la stimolazione dei traffici avrebbero determinato una maggiore produzione, portando ricchezza nel Regno. Anche l'investimento in beni di lusso e prodotti esteri, denunciato dagli economisti settecenteschi come uno dei rischi del porto franco, non sarebbe stato un problema poiché sarebbe stato compensato dalla bilancia commerciale in attivo.

Rispetto alle discussioni precedenti, in questo caso la formulazione del progetto riguardò l'intera regione, con una specializzazione dei ruoli per ogni scalo. Il punto di franchigia doveva essere l'isola di Nisida, piccola isola di origini vulcaniche facente parte dell'arcipelago delle isole Flegree, situata all'estrema propaggine della collina di Posillipo con solo un canale a separarla dalla terraferma. La separazione dal centro abitato avrebbe permesso di evitare i contrabbandi.

Afan de Rivera difese il progetto descrivendo minuziosamente la conformazione dell'isola e i lavori che si sarebbero dovuti fare per attrezzarla. Grazie alla facilità di controllo per le merci in arrivo, trattandosi di un'isola con una superficie di circa 30 ettari e una circonferenza di 2 km, e alla protezione dai venti principali che soffiavano nella zona, si trattava di un'ottima candidata. Nell'isoletta che sorgeva tra Nisida e la punta di Coroglio inoltre esistevano già molti magazzini usati come lazzaretto, che sarebbero potuti facilmente essere riconvertiti per il porto franco:

Il porto franco di Nisida, per la vicinanza e per l'agevolezza delle due strade che vi conducono da Napoli, può riguardarsi come uno stabilimento contiguo al suo abitato. Non v'ha per certo minor

---

<sup>102</sup> de Rivera, *Considerazioni sui mezzi da restituire*, cit., p. 232.

<sup>103</sup> Ivi, p. 354.

distanza da' quartieri i più remoti della città di Londra a' suoi diversi docks o bacini sul Tamigi [...] molto maggiore è la distanza di Venezia dai suoi porti<sup>104</sup>.

Con questa relazione, definita spregiativamente come una «apologia del porto-franco», Afan de Rivera suscitò le reazioni di economisti ed eruditi del Regno<sup>105</sup>. Il primo a rispondere fu lo scrittore Arturo Giulimondo con la pubblicazione di un epistolario fittizio, scritto nello stesso anno<sup>106</sup>. Il testo è composto da una serie di lettere confidenziali scritte ad un'amico sulla situazione economica del Regno. L'autore, ricordando la giovinezza impegnata nei commerci e nelle discussioni di politica economica ripercorse, analizzò e criticò punto per punto l'opera di Afan de Rivera.

È interessante osservare come vennero riprese direttamente alcune delle osservazioni di Genovesi. Il sistema dell'assoluta libertà di commercio proposto da Afan de Rivera, secondo Giulimondo, poteva essere adottato solo a patto che tutte le altre nazioni lo avessero già scelto. Senza reciprocità avrebbe comportato solo il sacrificio delle produzioni nazionali in favore di quelle estere. La logica soggiacente alla libertà dei commercio consisteva nel promuovere in una regione la maggiore uscita di merci rispetto all'entrata, in caso contrario si andava incontro al deprezzamento della moneta.

L'istituzione dei porti franchi venne storicamente presentata come un'invenzione italiana. Scoperta la nuova rotta per le Indie e ridimensionato il ruolo del Mediterraneo, si tentò di correre ai ripari offrendo facilitazioni doganali: «essa non vide alcun limite, e non vi fu luogo che non ebbe un porto franco, una scala, una fiera franca, o che non vantasse o reclamasse privilegi di un libero esercizio del commercio»<sup>107</sup>. La prammatica per l'istituzione della scala franca a Napoli fu presentata proprio come esempio dell'abbaglio in cui caddero gli Stati italiani reputando la franchigia fonte di ogni ricchezza. Nonostante l'intervento di economisti come Broggia, che per primo individuò le debolezze di questo sistema, in Italia continuarono a sussistere tali sistemi dannosi mentre in Francia, a detta dell'autore, ci si rese conto dei suoi limiti e si mutarono le norme.

Riguardo all'oggetto specifico del testo, Giulimondo affermò che la creazione di un porto franco a Nisida avrebbe consegnato tutto il commercio nelle mani degli stranieri, portando Napoli a fare la stessa fine di Livorno, che aveva impoverito tutta la Toscana<sup>108</sup>. Non si sarebbero depositate altre merci oltre quelle necessarie per il consumo della capitale e delle province vicine, mentre a

---

<sup>104</sup> Ivi p. 392.

<sup>105</sup> Mauro Luigi Rotondo, *Su la scala-franca e sui lazzeretti, riflessioni di M.L.R.*, Napoli, tipografia Flautina, 1836, p. 65.

<sup>106</sup> Arturo Giulimondo, *Memorie o lettere di Arturo Giulimondo scritte ad un suo amico, in occasione di alcune proposizioni del Signor Commendatore Afan de Rivera sull'Economia commerciale del Regno delle due Sicilie*, Napoli, Tipografia Flautina, 1833.

<sup>107</sup> Ivi, p. 54.

<sup>108</sup> Nonostante i contemporanei giudizi positivi sul porto labronico espressi da Sacchi.

livello internazionale si sarebbero preferite le franchigie già esistenti. Una sola attenuante poteva consentire l'esistenza dei porti franchi: la presenza di colonie lontane dove fosse necessario portare le merci nazionali, come avevano fatto gli inglesi con Corfù o Malta.

In seguito alla pubblicazione di de Rivera, forse scritta proprio per spianare la strada a questo tipo di iniziative imprenditoriali, nei primi mesi del 1834 fu presentato un progetto di compagnia anonima con capitali esteri per la costruzione di:

- Un lazzeretto da peste nel porto di Miseno.
- Una dogana di scala franca a Napoli, con magazzini circondanti il bacino del porto.
- Un porto militare nella darsena<sup>109</sup>.

La spesa prevista ammontava a dieci milioni, da ripartire nel corso dei 5 anni previsti per gli eventuali lavori. Il governo avrebbe corrisposto un'interesse del 5% alla società che si sarebbe occupata dell'affare, mentre il debito sarebbe stato ammortizzato con nuove tariffe temporanee da riscuotere sull'accresciuto traffico. In particolare vennero richiesti:

- Un diritto di bacino sul tonnellaggio dei mercantili che entravano in porto, salvo quelli che facevano il piccolo cabotaggio.
- Un diritto di carico e scarico nel porto di Napoli regolato da una nuova tariffa.
- Un diritto dell'1% di dazio sulle mercanzie che si sarebbero riesportate con la scala-franca.
- I proventi per gli affitti dei magazzini.

Oltre questi nuovi introiti, i patrocinatori del progetto chiesero di poter sfruttare le strutture esistenti in loco per l'edificazione e di immettere in franchigia i restanti materiali da costruzione necessari<sup>110</sup>. Al progetto si rispose nel 1836 con una pubblicazione anonima, *Poche parole di risposta al progetto di una Dogana di scala-franca con grandi magazzini circostanti il bacino del porto di Napoli*, tra le uniche prove rimaste dell'esistenza stessa del progetto in questione.

L'autore si dilungò sulle motivazioni che portavano a giudicare il progetto irrealizzabile<sup>111</sup>. I fondi necessari sarebbero stati troppo ingenti e il rientro delle spese era calcolato su basi vaghe e ottimiste. Se nella storia del Regno non si era mai preso un simile provvedimento, criticato anche dagli economisti e dai ministri napoletani come De Medici, insisteva l'autore, allora perché

---

<sup>109</sup> Rotondo, *Su la scala-franca e sui lazzeretti*, cit., p. 12.

<sup>110</sup> Il riassunto del progetto presentato dalla società anonima è in Anonimo, *Poche parole di risposta*, cit., pp. 4-6; Solimene, *Saggio sopra taluni soggetti*, cit., pp. 16-17.

<sup>111</sup> Anonimo, *Poche parole di risposta*, cit., pp. 15-17.

continuare a proporre il porto franco? La mancanza di fondi rimeneva il motivo cardine per cui era inutile discutere oltre di un tale progetto.

Una voce importante in questo dibattito, non tanto per l'originalità delle motivazioni quanto per la rilevanza del personaggio, fu quella del cavaliere Lodovico Bianchini, a cui si è già accennato. A chi voglia ricostruire il clima culturale esistente nel Napoletano della prima metà dell'Ottocento, premessa indispensabile per poter comprendere la natura del processo di "modernizzazione" all'epoca faticosamente avviato, le posizioni di Bianchini in veste di storico o di economista, sono oltremodo utili. Muovendosi sempre da conservatore e moderato, egli ha rappresentato una innegabile testimonianza di quanto fosse difficile abbandonare il vecchio per abbracciare il nuovo<sup>112</sup>.

Grazie proprio alle sue posizioni moderate, il Bianchini riscosse l'interesse dei circoli vicini alla corte borbonica, dalla quale ricevette incarichi e benefici. Nel 1830 fu assunto nel Ministero delle Finanze come consultore del ministro, il marchese Giovanni D'Andrea, con il quale lavorò per oltre due anni concentrandosi particolarmente sugli strumenti per raggiungere il pareggio di bilancio, cardine della politica economica di Ferdinando II.

L'economia politica di chi faceva professione di liberismo ed esaltava gli automatismi di mercato non andava molto d'accordo con l'economia civile di coloro – Genovesi in particolare, a Napoli - che avevano puntato su una sorta di dirigismo illuminato, a cui Bianchini stesso si richiamava<sup>113</sup>. Nella polemica contro gli economisti inglesi e francesi riprese con gli stessi termini le posizioni di Melchiorre Gioia, facendo ampio ricorso alla Storia per giustificare le proprie idee. Bianchini infatti può essere classificato come uno studioso di storia economica e un solerte amministratore, continuatore ideale degli alti magistrati e funzionari del riformismo borbonico e del decennio francese<sup>114</sup>.

Dal 1833 riprese l'attività forense e pubblicistica, di cui uno dei risultati fu l'edizione *Sul progetto di un porto franco a Nisita*, nel 1834<sup>115</sup>. Le motivazioni contro il progetto della compagnia anonima furono le solite: la franchigia apriva il Regno alle merci stranieri e non garantiva lo smaltimento delle proprie merci; le perdite doganali per l'azzeramento dei dazi si sarebbero ripartite sulle produzioni interne, svantaggiandole; i capitali sarebbero stati trasferiti tutti sul commercio, indebolendo gli altri settori; nessun beneficio sarebbe risultato per la marina mercantile locale.

---

<sup>112</sup> Introduzione della biografia di Bianchini in Antonio Maria Fusco, *Lodovico Bianchini*, in *Il Contributo italiano alla storia del Pensiero*, Enciclopedia Treccani online, URL: [http://www.treccani.it/enciclopedia/lodovico-bianchini\\_%28II-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Economia%29/](http://www.treccani.it/enciclopedia/lodovico-bianchini_%28II-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Economia%29/)

<sup>113</sup> Cfr. Biagio Salvemini, *Economia politica e arretratezza meridionale nell'età del Risorgimento. Luca de Samuele Cagnazzi e la circolazione dello Smithianesimo nel Regno di Napoli*, Bari, Milella, 1981.

<sup>114</sup> Pasquale Villani, *Lodovico Bianchini*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol.10, 1968.

<sup>115</sup> Lodovico Bianchini, *Sul progetto di un porto franco a Nisita e di un lazzeretto da peste a Miseno*, Napoli, Tipografia Flautina, 1834.

Venne confutato lo stesso Genovesi che aveva riconosciuto una giustificazione per le franchigie nel principio secondo cui le nazioni vicine ai porti franchi erano costrette ad adottarlo a loro volta: secondo Bianchini era sufficiente abbassare i dazi per l'estrazione delle merci regnicole per annullare la concorrenza delle altre franchigie. Nei paesi dove ancora sopravvivevano, i porti franchi non producevano ricchezza per lo Stato, ma solo per lo scalo e per gli stranieri coinvolti: un esempio era la Francia, dove tale sistema fu giustamente abolito<sup>116</sup>.

Con tale autorevole parere Bianchini, successivamente nominato direttore del Ministero dell'Interno e di quello di Polizia, sancì ufficialmente la sua posizione nel dibattito napoletano sul porto franco.

#### 11.10 *La replica dei "lazzarettisti"*

Una risposta in senso liberale venne da un altro "amministratore" del Regno, l'avvocato Michele Solimene:

Un naturale pendio ed un vero amore verso la patria mi spinge di trattare un argomento di commercio che da molti anni muove le speranze de' Negozianti, agita le menti de' produttori, e fa stringere lo stile ad uomini di Lettere. È antico il proponimento di istituire un Lazzaretto a peste a Miseno, e di unirvi quella specie di Scala-Franca che *Entrepot* si chiama da Francesi. Questo progetto, la cui esecuzione fu sempre desiderata, proposta in ogni tempo, ed in ogni tempo negletta, ora piucchè mai richiama l'attenzione di tutti gli uomini, i quali sono molto solleciti del pubblico miglioramento<sup>117</sup>.

Solimene nel 1835 si inserì in questo dibattito non solo con la difesa della proposta del porto franco, nominato indifferentemente scala franca ma, mostrandosi perfettamente consapevole delle tensioni in atto, si soffermò a prendere in considerazione gli scritti precedenti per tracciare l'evoluzione del dibattito, operazione che avrebbe fatto lo stesso Bianchini dieci anni dopo<sup>118</sup>.

Da questo riassunto della vicenda veniamo a sapere che Arturo Giulimondo potrebbe essere stato in realtà lo pseudonimo di Mauro Luigi Rotondo, publicista attivo a Napoli negli anni '30 del secolo<sup>119</sup>. La scelta di un nome inventato e di un finto epistolario erano dettate dalla volontà di discutere di politiche economiche in un testo che potesse essere divulgativo e confidenziale. Solimene si scagliò allo stesso modo contro l'anonimo autore delle *Poche parole di risposta*, non

---

<sup>116</sup> Ivi, p. 14.

<sup>117</sup> Solimene, *Saggio sopra taluni soggetti*, cit., p. 7.

<sup>118</sup> Bianchini scrisse un parziale riassunto di questo dibattito, a posteriori. Cfr. Lodovico Bianchini, *Della scienza del ben vivere sociale e della economia degli stati*, Napoli, Francesco Lao, 1845, pp. 377-378; 390.

<sup>119</sup> Da una ricerca per autore sul catalogo Opac ho ritrovato Mauro Luigi Rotondo come autore di 19 pubblicazioni tra il 1834 e il 1846, cfr. <http://opac.sbn.it/opacsbn/opac/iccu/free.jsp>

sapendo che anche in questo caso si trattava probabilmente di Rotondo<sup>120</sup>. Anche verso Bianchini non vennero risparmiate critiche, affermando come «egli tratti la materia come il passeggero contempla i monumenti che incontra nel suo veloce cammino»<sup>121</sup>.

Secondo Solimene invece ci si trovava nel momento migliore per assecondare la creazione di un porto franco: raramente nel Regno si aveva beneficiato di un'amministrazione delle opere pubbliche così efficiente e solerte<sup>122</sup>. Prendendo atto delle opposizioni mosse al progetto del 1834, Solimene ne propose una versione corretta sulla quale avevano influito «taluni committenti» e «chi per talenti, chi per fortuna e per opinione siede al primo posto del commercio napoletano»<sup>123</sup>.

La spesa preventiva, i cui fondi erano richiesti in un prestito dalla Borsa di Napoli, ammontava a 5 milioni, mentre vennero riviste in chiave più flessibile le modalità di rimborso sui futuri guadagni, in una sorta di speculazione finanziaria. Il progetto del porto militare fu messo da parte e delegato al Ministero della Guerra. L'obiettivo era quello di giungere ad un ristabilimento della passata scala franca napoletana ma con delle infrastrutture che ne permettessero il funzionamento: quel che si era visto a Napoli fino al 1817 fu giudicato come uno «scheletro di scala-franca»<sup>124</sup>. Accadeva di frequente che, ad esempio, la carenza dei magazzini portasse a escogitare vere e proprie truffe. Dopo aver dichiarato l'avvenuta esportazione delle merci, i bastimenti ritornavano di notte e, non lontano dal porto, scaricavano le merci grazie a delle piccole imbarcazioni da cui poi venivano trasportate in abitazioni private sulla strada di Portici<sup>125</sup>.

Il testo di Solimene ricevette una stroncatura durissima da parte dell'anonimo autore del precedente *Poche parole di risposta*, individuabile secondo le indicazioni bibliografiche in Mauro Luigi Rotondo<sup>126</sup>. La critica feroce si soffermò su ogni aspetto del lavoro del Solimene, a partire dal titolo fino ad arrivare a questioni di purismo linguistico per l'utilizzo di termini come *entrepôt*, in vere e proprie canzonature delle espressioni dell'autore. L'introduzione del memoriale merita di essere citata testualmente per l'aggressività di questa critica:

---

<sup>120</sup> Il documento è anonimo, Solimene stesso affermò di non conoscere l'autore, ma secondo le notizie bibliografiche trovate finora sarebbe da far risalire alla penna di Mauro Luigi Rotondo.

<sup>121</sup> Solimene, *Saggio sopra taluni soggetti*, cit., p. 10.

<sup>122</sup> Probabilmente ci si riferiva proprio a Carlo Afan de Rivera, direttore generale di Ponti e Strade, Acque, Foreste e Caccia del Regno.

<sup>123</sup> Solimene, *Saggio sopra taluni soggetti*, cit., p. 19.

<sup>124</sup> Espressione che ricorda il contemporaneo porto franco marsigliese del 1814 definito come «une ombre de franchise».

<sup>125</sup> Ivi, p. 93.

<sup>126</sup> Anonimo, *L'autore delle poche parole...*, al chiarissimo ed orrevolissimo autore del saggio sopra taluni soggetti di pubblica utilità del Regno di Napoli, Napoli, 1835. Solimene scrisse erroneamente "Marco Luigi Rotondo". In ogni caso l'autore rinfacciava a Solimene di non aver letto le opere di Rotondo. Personalmente ritengo che le *Poche parole di risposta* e il testo polemico qui preso in esame non possano essere di Rotondo, per una questione di stile e di alcune contraddizioni rispetto all'opera firmata da Rotondo che si analizzerà in seguito. L'identità con Giulio mondo potrebbe invece essere credibile, mancano gli elementi per un ulteriore approfondimento.

Come è mai possibile, signor Avvocato, che vi frulli tuttavia nel dotto cervello il romantico-colbertico pensiero di persuaderci di essere opera di pubblica utilità la costruzione di un Lazzaretto a peste in Miseno, e lo stabilimento di un Porto-franco, ovver Scala-franca, o come meglio con parola infranciosata vi piace di chiamare Entrepôt in Napoli?<sup>127</sup>

Il lazzeretto a Miseno, sul quale Rotondo si soffermò a lungo, venne dichiarato troppo pericoloso a causa della sua vicinanza con Napoli. Una dimostrazione proveniva dalla peste di Marsiglia del 1720, partita proprio dal lazzeretto. La somma di 5 milioni rappresentava una spesa ancora troppo ingente per uno Stato che cercava di evitare indebitamenti; inoltre Miseno, se avesse dovuto ospitare gli impianti per tutte le navi che si sperava sarebbero arrivate, rapidamente sarebbe rimasta a corto di spazio per i magazzini.

La vera ricchezza di uno Stato, secondo l'autore, non risiedeva tanto negli scambi quanto nella produzione, alla quale poi seguiva la vendita: i negozianti non erano altro che «il facchinaggio della produzione». Se i commercianti stranieri si lamentavano, questo era un segnale che il commercio stava arricchendo lo Stato e non loro: i porti franchi erano stati elogiati a livello internazionale perché consentivano di predare le ricchezze delle altre nazioni, costituivano uno strumento dei paesi commercianti per mantenere il monopolio su coloro che producevano derrate e materie prime, come il Regno napoletano.

L'ultima voce ad esprimersi sulla questione del porto franco prima che il progetto fosse abbandonato definitivamente fu di nuovo Mauro Luigi Rotondo, tante volte finora chiamato in causa. Indicato come pseudonimo dello scrittore Arturo Giulimondo o come autore delle *Poche parole di risposta* e della replica polemica che si è appena osservata, nel 1836 pubblicò un suo ufficiale ed esteso saggio sulla scala-franca<sup>128</sup>.

Il testo nacque, come dichiarato nell'introduzione, dalla lettura del progetto di Solimene, al quale si richiamò punto per punto nel confutarlo. Rotondo cercò di riportare la questione nella prassi degli scambi commerciali piuttosto che a delle teorie economiche generiche. Discusse i vari editti di scala franca napoletana e chiarì come il porto franco e la scala franca fossero quasi sinonimi, ma ognuno conservava le sue particolari franchigie o eccezioni, così che «gli scrittori nel definirli non sono, né saranno giammai di accordo». Un'altra cosa era il deposito franco istituito a Napoli, dal quale la riesportazione risultava a pagamento. I negozianti erano incentivati a vendere sul posto le merci trasportate, senza la facoltà di andarsene pagando solo il nolo dei magazzini.

Il porto franco fu giudicato una istituzione ammissibile solo in determinate condizioni. Ad esempio, vennero valutati positivamente il porto franco di Marsiglia per il commercio del Levante,

---

<sup>127</sup> Ivi, p. 3.

<sup>128</sup> Mauro Luigi Rotondo, *Su la scala-franca e sui lazzeretti, riflessioni di M.L.R.*, Napoli, Tipografia Flautina, 1836.

come riconosciuto anche da Broggia, quello di Trieste come scala di un vasto impero territoriale, quello di Livorno per bonificare la maremma e far rivivere il commercio toscano, quello di Messina per far riprendere la città dal terremoto, quello di Venezia per ritagliarsi un proprio spazio nell'Adriatico.

Il sistema dei depositi istituito nel 1823, che rispetto alla scala franca aboliva solo la libera riesportazione che aveva dato luogo a numerosi contrabbandi, era invece da preferire per la realtà napoletana. Il porto della capitale, si diceva, riceveva solo gli avanzi degli altri porti franchi o le merci essenziali al rifornimento della città. Non poteva rivaleggiare con le franchigie già esistenti: la strada per il risanamento delle ricchezze del Regno doveva dunque passare per un'altra via.

La Francia era il paese da prendere di più ad esempio. Funestata dalle franchigie a partire dal 1669, la legge del 22 agosto 1791 aveva permesso di liberarsene, con maggiore beneficio del commercio. L'istituzione del deposito franco a Marsiglia era stata la prova del tramonto del sistema dei porti franchi, destinati ad essere soppiantati dalla formula dell'*entrepôt*. Rotondo descrisse anche le norme del deposito franco di Marsiglia istituito nel 1817 perché a Napoli se ne potesse prendere esempio: «e se quella sopprime le sue scale franche i privilegi e le eccezioni, il nostro governo doveva al certo imitarla»<sup>129</sup>.

Nella conclusione del saggio, che pose termine anche alle discussioni sulla scala o sul porto franco napoletano, Rotondo scrisse un'osservazione emblematica e riassuntiva di questo intero capitolo:

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 siccome sorgente d'oro e di prosperità. [...] Obbliammo perfino gl'insegnamenti dei nostri classici scrittori che non mai aveano favoreggiato i porti-franchi, e l'enfasi con cui ci avean fatto rilevare gl'inconvenienti delle istituzioni franche commerciali<sup>130</sup>.

Il dibattito si concluse così. La condanna delle varie proposte di porto franco da parte degli scrittori del Regno, spinti dall'esigenza di trovare una soluzione per ritornare al pareggio di bilancio e sanare la condizione del fisco, portò a preferire una politica protezionista. La difficile situazione economico-finanziaria, il colera del 1836-37, il brigantaggio endemico in alcune zone, nonché l'allontanarsi della dinastia dall'iniziale intesa con i gruppi dirigenti di origine murattiana e dal

---

<sup>129</sup> Ivi, p. 43.

<sup>130</sup> Ivi, p. 64. Rotondo citò esplicitamente Broggia nella critica dei porti franchi.



mondo intellettuale, furono altrettanti segnali della debolezza del Regno e dell'abbandono della politica riformista<sup>131</sup>.

A Napoli si visse per quasi due secoli nel fascino/rifiuto del sistema delle franchigie adottato in quasi tutti i paesi vicini (se si pensa alla vicinanza degli esempi dallo Stato Pontificio, Venezia, dal Granducato di Toscana o da Genova, solo per limitarsi all'Italia). Nonostante tutta una serie di proposte susseguitesesi quasi senza sosta nel corso degli anni, nella parte continentale del Regno un vero e proprio porto franco non vide mai la luce.

Le ragioni, di volta in volta, furono ascrivibili alla debolezza dei progetti o dei loro propositori, alle opposizioni degli arrendatori delle gabelle o dell'élite mercantile della capitale, ai timori della dinastia Regnante o ai pareri contrari degli economisti. I progetti non riuscirono mai ad uscire dai dibattiti politici, ripresentandosi in ogni occasione favorevole. Questa infatuazione non tradotta nei fatti, se si eccettua la scala franca napoletana di cui si sono osservati i limiti, è rappresentativa della potenza del mito dei porti franchi.

In un Regno strutturalmente debole, che in questi anni conobbe rivolte e frequenti cambi di dinastia, il pensiero costante alla franchigia, come chiave per uscire da una situazione di sudditanza economica internazionale e strumento per risollevare le sorti del paese, è esplicativo dell'aspetto simbolico legato alle parole "porto franco", di cui i casi marsigliese e genovese hanno mostrato l'effettivo funzionamento.

---

<sup>131</sup> Renata di Lorenzo, *Il Regno di Napoli dal 1815 al 1860*, in *All'ombra della corte*, cit., p. 139. Nel 1844 si raggiunse comunque un accordo per lo statuto di scala franca a Brindisi, di cui è possibile trovare copie negli archivi parigini e marsigliesi. Cfr. G/7/458, *Contrôle général des finances*, 29 ottobre 1844.

## CONCLUSIONI

Attraverso lo sviluppo delle discussioni sui porti franchi a Napoli e Marsiglia si sono osservati i richiami alle teorie dei principali economisti europei, i quali definirono e valutarono l'efficacia di questo strumento economico. A Marsiglia la difesa dello statuto privilegiato cittadino e l'inesorabile fallimento di questa operazione andò di pari passo con la progressiva perdita di controllo della Camera di Commercio in quanto rappresentante semi-ufficiale degli interessi cittadini, una crisi già iniziata con la riforma della *Municipalité* nel 1766.

Nel periodo rivoluzionario la questione della franchigia, ancora osservabile nel 1789 come elemento per certi aspetti unificante della popolazione cittadina, determinò una divisione tra i negozianti riuniti nei principali organi rappresentativi e le altre fazioni componenti il terzo Stato. Queste ultime riuscirono progressivamente a ottenere voce nei dibattiti politici, indebolendo il rapporto con il potere centrale: la fine del porto franco marsigliese determinò il maggior inserimento cittadino nelle politiche e nel territorio nazionale nonché l'avvio di una fase nostalgica della franchigia di cui lo spettacolo al *Grand Théâtre* fu la consacrazione.

A Napoli non poteva esservi un sentimento nostalgico verso un'istituzione che non venne mai realmente messa in atto. Tuttavia l'insieme dei dibattiti e degli scontri culminati negli anni '30 del XIX secolo crearono una interessante immagine del porto franco come occasione perduta. Se a Marsiglia la franchigia fu indicata come la ragione della prosperità dei commerci nel XVIII secolo a Napoli, nel corso di due secoli, ci si interrogò sugli effetti che questo tipo di provvedimenti avrebbero avuto per risollevare le sorti di un Regno che visse a lungo in condizioni di arretratezza economica e sudditanza politica. In entrambi i casi si guardò a questa istituzione come alla cura dai mali e dalle incertezze del commercio, un rifugio sicuro in cui esercitare influenza e controllare i flussi dei traffici commerciali.



## CONCLUSIONI GENERALI

Il Mediterraneo, nonostante non svolgesse più un ruolo centrale nell'economia globale da metà del XVII secolo, rimase per tutto l'Antico Regime un'area decisiva per l'equilibrio tra potenze. Fu un'arena in cui ricercare le possibili configurazioni per costruire relazioni politiche e commerciali vantaggiose tra Stati di differente grandezza e struttura.

Il porto franco fu una delle risposte a questo tipo di esigenza. Esso costituì un fenomeno infinitamente più complesso dell'insieme di norme a cui il termine faceva riferimento. Che fosse attuato per potenziare uno scalo in crisi o creare dal nulla un emporio internazionale, fu una misura fondamentale nell'Europa del XVII e XVIII secolo, che ne rimase evidentemente affascinata. Riguardò non solo l'ambito fiscale ma anche culturale, politico, diplomatico, coinvolgendo altre entità economico-amministrative con proprie funzioni e caratteristiche.

Le principali potenze europee che si contendevano l'egemonia nell'area dovettero venire a patti con Stati che, pur di rango minore come il Granducato di Toscana o la Repubblica di Genova, cercarono in tutti i modi di guadagnare o difendere le proprie posizioni nei flussi di commercio maggiori. Allo stesso modo, oltre alle strategie messe in atto dalle grandi potenze come Francia o Inghilterra, le quali giocarono la carta del porto franco in area mediterranea e non solo, si possono identificare discussioni e politiche simili anche in Stati che vivevano un momento di decadenza politica ed economica come l'Olanda o il Regno di Napoli. Inoltre, paesi come la Svezia o il ducato di Savoia cercarono attraverso il porto franco, a prescindere dalle condizioni economiche, geografiche o politiche, di ottenere uno spazio maggiore sulla scena politica.

Risulta impossibile dare una definizione univoca che tenga conto della evoluzione dei porti franchi a livello globale tra XVII e XIX secolo. I primi porti franchi tirrenici furono molto diversi da quelli coloniali del XVIII secolo. Gli unici tratti distintivi e comuni che sono riuscito a individuare esulano, in parte, dalle norme di carattere puramente economico. Si tratta di due aspetti: il primo consiste nel tentativo di raggruppare le norme relative al commercio, alle tariffe doganali e a ideali principi di tolleranza e sicurezza dello scalo in un unico documento. Non bastava la politica di esenzione o riduzione fiscale a individuare un porto franco in quanto tale: non esiste un porto che in qualche momento della sua storia non abbia abbassato i dazi o concesso l'arrivo e l'esercizio dei traffici anche agli stranieri. Il primo elemento dunque era la unitarietà, una sorta di manifesto programmatico. Infine, come osservato in molti casi proposti nella prima parte di questo lavoro, un porto franco è riconoscibile in quanto tale perché si attribuisce, o gli viene riconosciuto, tale "titolo".

Si tratta di una distinzione a livello politico-amministrativo, piuttosto che doganale, ma che tuttavia aiuta a rapportare i casi tra loro. La questione del nome sembrava essere di importanza fondamentale. Genova ricorse per prima a tale dicitura, con l'adozione del porto franco generale. Livorno, in seguito alle franchigie genovesi e all'ingresso di nuovi e "ingombranti" concorrenti che si rifacevano alla stessa terminologia, come Marsiglia, nel 1676 si dotò ufficialmente di questo termine. Non è un caso se il porto franco fu definito come una "formula magica", un "sinonimo di prosperità": si trattò di un contenitore per differenti misure economiche e sociali che, raggruppate sotto lo stesso nome, rimandavano alla volontà di farsi concorrenza tra loro. Se un porto è "franco", ciò vuol dire che il suo vicino, privo di questo titolo, non lo può essere. Ogni Stato poi, richiamandosi alla stessa nomenclatura, puntava allo sviluppo del commercio attivo con mezzi differenti. Nell'applicazione del termine, consapevoli delle varianti da uno scalo all'altro, vi fu un chiaro intento politico e propagandistico di appropriazione che andò oltre le misure prettamente economiche e fiscali. Solo prendendo in considerazione una categorizzazione di questo tipo diventa possibile affiancare modelli diversi come quelli presentati finora: cosa avrebbero in comune, altrimenti, lo scalo labronico e l'emporio marsigliese, che fu ben più di un porto?

Le realtà mediterranee, in particolare, si influenzarono a vicenda in un modo che ho cercato di ricostruire tra la prima e la seconda parte di questo lavoro. Ho fatto ricorso in parte alla abbondante bibliografia esistente, in parte alle fonti d'archivio genovesi e francesi. Una storia generale del porto franco non è mai stata scritta. Nonostante il gran numero di ricerche sulle singole località, la storiografia su questo argomento è incredibilmente frammentaria. Come osservato a proposito di Genova e Marsiglia le franchigie, una volte decise e attuate dalle autorità al potere, si dovettero interfacciare con molteplici fattori e rispondere a questioni comuni: le infrastrutture dello scalo, la presenza di un ceto di mercanti attivo, la posizione geografica, la forza politica, il ruolo degli stranieri, la presenza di altri porti vicini, ecc.

Spesso i rapporti di interesse a cui facevano capo i porti determinarono l'adozione di politiche contraddittorie e precarie, per cui in questo senso le varie applicazioni della franchigia possono essere definite come multipolari<sup>1</sup>. La *Chambre* di Marsiglia, ad esempio, era implicata in commerci in un'area geografica vasta che non avrebbe potuto funzionare senza la rete consolare e le varie colonie diasporiche francesi stabilite negli Scali levantini. Non è possibile in alcun modo, tuttavia, ridurre il ruolo degli attori schierando automaticamente gli amministratori centrali da una parte e i negozianti e i mercanti sul posto dall'altra, con ognuno alla ricerca solo di vantaggi particolari. Le discussioni interne alle amministrazioni, come osservato in maniera simile da Biagio

---

<sup>1</sup> Con alcuni porti inevitabilmente specializzati in settori specifici quali il commercio levantino, il contrabbando, il riscatto degli schiavi, ecc.

Salvemini e Giulio Giacchero, furono quasi delle arene ufficiali dove trattare e negoziare attraverso memoriali e *pamphlets*, petizioni e proteste, azioni di individui e di gruppi, tutti collegati tra loro da svariati tipi di legami<sup>2</sup>. La differenza di modelli di partenza in queste due realtà è sintomatica delle differenze con cui, come osservato, si cercò di far fronte agli stessi problemi.

Al di là del funzionamento delle franchigie, ho cercato di dimostrare l'esistenza di un mito del porto franco, le cui tracce ufficiali sono ritrovabili in una parte del pensiero economico, citato alla rinfusa nelle varie ricostruzioni storiografiche, e in alcune delle realtà prese in considerazione. La franchigia portuale, soprattutto in riferimento all'intera area cittadina, fu una norma caratterizzante in determinati scali, capace di orientare le politiche cittadine e di raggruppare parte dei ceti al potere. Nei discorsi amministrativi e teorici si formò un mito che perdurò per gran parte del XIX secolo, anche quando il modello "classico" del porto franco mediterraneo ebbe fine. Nel caso di Marsiglia tutto ciò è stato particolarmente evidente. Il porto franco, a stento definibile come tale se si considerano gli ostacoli e i monopoli contro gli stranieri o anche contro gli altri francesi stessi, rimase il baluardo dell'autonomia dei poteri municipali e della città in rapporto ad un Regno sentito come lontano. Anche in seguito al definitivo abbandono della franchigia, come osservato, vi furono richieste per il suo ristabilimento e sopravvisse un certo sguardo nostalgico tipico del vecchio capitalismo mercantile, a cui fa riferimento Marcel Roncayolo, esplicitato nei dibattiti di fine secolo. In questi anni un giornale autonomista locale, come già ricordato, si diede addirittura il nome di *Marseille libre et port franc*<sup>3</sup>, mentre la Société Géographique pubblicò nuovi articoli a favore della franchigia<sup>4</sup>.

La tendenza di lungo periodo a creare aree di commercio ecumenico sempre più ampie e numerose, insieme all'avvento dell'era industriale, furono alla base della scomparsa delle diaspore mercantili e, insieme ad esse, di un certo modello di porto franco<sup>5</sup>. Le nuove scoperte tecnologiche resero possibile un nuovo tipo di società con livelli di produzione e di consumo molto più elevati di prima, che portarono con sé anche nuovi problemi<sup>6</sup>. In Italia il sistema dei porti franchi sopravvisse fino alla seconda metà del XIX secolo. Livorno rimase un porto franco fino al 1868, pochi anni dopo l'ingresso nel nuovo Stato italiano. Le prime regolazioni doganali post-unificazione, promulgate nel 1861, approvarono i porti franchi esistenti nella penisola. Solo un anno dopo,

---

<sup>2</sup> Cfr. Biagio Salvemini, *The intervention practices of the late Ancien Regime. Notes on the institutional and mercantile spheres of the Eighteenth-Century Europe*, in *War, Trade and Neutrality. Europe and the Mediterranean in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, a cura di Antonella Alimento, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 160-168; Giulio Giacchero, *Origini e sviluppi del portofranco genovese: 11 agosto 1590-9 ottobre 1778*, Sagep, Genova, 1972, p. 13.

<sup>3</sup> BNF, FOL-V-2962, 30/05/1891.

<sup>4</sup> M. J.-C. Roux, *Marseille et la liberté commerciale*, in «Bulletin de la société de géographie de Marseille», t. 16, 1892.

<sup>5</sup> Il caso di Singapore rappresenta un nuovo tipo di porto franco e un nuovo tipo di approccio nella gestione del commercio internazionale.

<sup>6</sup> Philip D. Curtin, *Mercanti. Commercio e cultura dall'antichità al XIX secolo*, Laterza, Bari, 1999 (1ed. 1997), p. 237.

un'opposizione crescente e profondamente radicata nel pensiero economico portò il governo a decretarne l'abolizione. Anche prima della incorporazione nel regime doganale ordinario, i giorni di gloria dello scalo labronico erano finiti. L'avvento delle navi a vapore e la mancanza di rinnovi delle infrastrutture lasciarono il porto in condizioni di arretratezza, in un'epoca in cui il bisogno di porti di deposito e di transito andava diminuendo.

Il regolamento doganale del 21 dicembre 1862 portò alla successiva abolizione dei porti franchi di Livorno, Ancona e Messina; nel 1874 furono annullate le tariffe particolari del porto di Venezia. Quelle di Genova e Civitavecchia, le ultime franchigie ed essere eliminate, cessarono ufficialmente di esistere nell'aprile del 1875. Si sostituì, al fascino per i porti franchi e alle tematiche ad essi collegate, una nuova infatuazione per l'istituto dei magazzini generali, esaltati da alcuni economisti come Herrera:

Invero i portifranchi colle istituzioni che li accompagnano sono già destinati a perire tutti ed è ai magazzini generali, alle fedi di deposito e alle note di pegno che si devono ormai assuefare gl'italiani! Rientrano tutti nell'ampia cerchia del diritto comune, sdegnando di ravvoltolarsi nelle viuzze dei monopoli<sup>7</sup>.

Le proteste e le vicende riguardanti i porti franchi non cessarono, come dimostrò la concessione della legge del 6 agosto 1876 che istituì nuovamente alcuni depositi franchi nel Regno<sup>8</sup>. Le franchigie vennero ripensate come metodo di penetrazione dai territori coloniali verso mercati stranieri altrimenti inaccessibili. Come affermato nella introduzione, non esiste una cesura netta che permetta di individuare periodi distinti nella formulazione e applicazione delle franchigie portuali. La scelta di concludere il lavoro con la presentazione dei casi napoletano e marsigliese è stata dettata dalla volontà di superare una semplice descrizione della storia della diffusione e del funzionamento di un modello economico, incredibilmente diffuso ma unitariamente poco studiato. Con il discorso sul mito ho voluto mettere in evidenza l'importanza della sfera retorica e anche, in certi casi, di quella emotiva, nella formulazione di queste politiche doganali: si trattò di un tema non riducibile al solo piano economico.

---

<sup>7</sup> Alberto Errera, *Il porto franco*, Firenze, tip. dell'Associazione, 1870.

<sup>8</sup> Bruno Minoletti, *I porti franchi*, Torino, Einaudi, 1939, p. 120.





## Bibliografia

- Marine Acerra, *La mise en place des arsenaux et la naissance des nouveaux groupes urbains*, in *Les sociétés urbaines au XVIIIe siècle. Angleterre, France, Espagne*, a cura di Jean-Pierre Poussou, Parigi, Presses Universitaires Paris-Sorbonne, 2007, pp. 125-133.
- Andrea Addobbati, *Le banquier juif du Roi-Soleil. Notes de recherche sur l'anecdote entre le XVIIe et le XVIIIe siècle*, in *Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au XVIIIe siècle: institutions, appartenances, pratiques*, a cura di Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour, Biagio Salvemini, Aix-en-Provence, UMR Telemme, 2014, pp. 35-60.
- Andrea Addobbati, *Commercio, rischio, guerra: il mercato delle assicurazioni marittime di Livorno, 1694-1795*, Roma, Edizioni di storia e letteratura, 2007.
- Joshua Adel, *Sociabilité politique et apprentissage de la démocratie représentative en Franc-maçonnerie à Marseille et en Provence dans les années 1860-1870*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 72, 2006, pp. 245-264.
- Marcella Aglietti, *Giuliano Capponi governatore di Livorno tra Medici e Lorena*, in «Nuovi Studi Livornesi», vol. XVI, 2009, pp. 33-62.
- Marcella Aglietti, *I governatori di Livorno dai Medici all'unità d'Italia*, Firenze, Edizioni ETS, 2009.
- Raffaele Ajello, *La vita politica napoletana sotto Carlo di Borbone. La fondazione ed il tempo eroico della dinastia*, in *Storia di Napoli*, vol. 7, a cura di Giuseppe Galasso, Napoli, Società Editrice Storia di Napoli, 1972.
- Joseph Hyacinthe Albanès, *Armorial et sigillographie des évêques de Marseille*, Marseille, Marius Olive, 1884.
- Alezais, Artaud, T. Bérengier et al., *Marseille à la fin de l'ancien régime*, Marseille, Jeanne Lafitte, 1896.
- Manuela Albertone (a cura di), *Governare il mondo. L'economia come linguaggio della politica nell'Europa del Settecento*, Milano, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, 2009.
- Antonella Alimento, *La competizione internazionale nella visione di François Véron de Forbonnais (1722-1800)*, in *Società, Natura, Storia. Studi in onore di Lorenzo Calabi*, a cura di Andrea Civello, Pisa, ETS, 2015, pp. 159-172.
- Antonella Alimento e Koen Stapelborek, *The Wealth and Freedom of the North: Scandinavian Political Cultures and Economic Ideas in the Eighteenth Century*, in «History of European ideas», vol. 40/5, 2014, pp. 662-674.

- Antonella Alimento, *Beyond the Treaty of Utrecht: Véron de Forbonnais's French Translation of the British Merchant (1753)*, in «History of European Ideas», n. 40/8, 2014, pp. 1044-1066.
- Antonella Alimento, *La concurrence comme politique moderne: la contribution de l'École de Gournay à la naissance d'une sphère publique dans la France des années 1750-1760*, in *L'économie politique et la sphère publique dans le débat des lumières*, Madrid, Casa de Velázquez, 2013, pp. 213-227.
- Antonella Alimento, *War, trade and neutrality, Europe and the Mediterranean in seventeenth and eighteenth centuries*, Milano, Franco Angeli, 2011.
- Antonella Alimento, *Tra "gelosie" personali e "gelosie" tra gli stati: i progetti del governatore Carlo Ginori e la circolazione della cultura economica e politica a Livorno (1747-1757)*, in «Nuovi Studi Livornesi», vol. XVI, 2009, pp. 63-96.
- Antonella Alimento, *Tra Bristol ed Amsterdam: discussioni livornesi su commercio, marina e impero negli anni cinquanta del Settecento*, in *Dall'origine dei lumi alla Rivoluzione*, a cura di Donatella Balani, Dino Carpanetto, Marina Roggero, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 2008, pp. 25-45.
- Joseph Allemand, *Les relations commerciales entre Marseille et Gênes de 1660 à 1789*, in «Actes du Ier Congrès historique Provence-Ligurie: Vintimille-Bordighera 2-5 octobre 1964», Ventimiglia-Bordighera, Fédération Historique de Provence, 1966, pp. 193-226. Fernand Amiot, *Un port franc à Marseille. Etude historique, théorique et pratique*, Marseille, Niel, 1899.
- Yolande Aloisi, *La vie publique à Marseille au XVIIIe siècle d'après les Registres du Cérémonial (1742-1791)*, Tesi di Dottorato, Aix-en-Provence, Aix-Marseille Université, 1984.
- Glenn Ames, *Colbert, mercantilism, and the French quest for the Asian trade*, DeKalb, Northern Illinois University Press, 1996.
- Fernand Amiot, *Un port franc à Marseille. Etude historique, théorique et pratique*, Marseille, Niel, 1899.
- Dan H. Andersen, e Pierrick Pourchasse, *La navigation des flottes de l'Europe du nord vers la Méditerranée (XVIIe-XVIIIe siècle)*, in «Revue d'Histoire Maritime», n. 13, 2011, pp. 21-44.
- Daniele Andreozzi, *Respectabilité et confiance au travers de la norme et de la fraude. Le cas de Trieste au XVIIIe siècle*, in *Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au*

- XVIIIe siècle: institutions, appartenances, pratiques*, a cura di Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour, Biagio Salvemini, Aix-en-Provence, UMR Telemme, 2014, p. 81-98.
- Daniele Andreozzi, *La segretezza degli affari suoi. Commerce, regole e reati a Trieste nella seconda metà del Settecento*, in «Quaderni Storici», n. 143/2 (2013), pp. 467-496.
  - Daniele Andreozzi, «*Qual generatione di fiera si pensi introdurre*». *Spazi dei commerci e pratiche dei mercanti a Trieste e nel Litorale austriaco nei primi decenni del Settecento*, in *Acque, terre e spazi dei mercanti*, a cura di Daniele Andreozzi, Loredana Panariti e Claudio Zaccaria, Trieste, Editreg, 2009, pp. 113-133.
  - Franco Angiolini, *From the neutrality of the port to the neutrality of the state: projects, debates and laws in Habsburg-Lorraine Tuscany*, in *War, trade and neutrality*, a cura di Antonella Alimento, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 82-100.
  - Franco Angiolini e Daniel Roche, a cura di, *Cultures et formations négociantes dans l'Europe moderne*, Parigi, Edition de l'Ecole des Haute Etudes en Sciences Sociales, 1995.
  - Catia Antunes, Leor Halevi e Francesca Trivellato, *Religion and trade: cross-cultural exchanges in world history, 1000-1900*, Oxford, Oxford University Press, 2014.
  - Richard Arena, *Note sur les apports de Sismondi à la théorie classique*, in «L'Actualité économique», n. 574, 1998, pp. 565-588.
  - Frances Armytage, *The free port system in the British West Indies*, Londra, Longmans Green and co., 1953.
  - Jean-Luc Arnaud, *Analyse spatiale, cartographie et histoire urbaine*, Marseille, Editions Parenthèses, 2008.
  - Rosemary Arnold, *Separation of trade and market: great market of Widah*, in *Trade and Markets in the Early Empires*, a cura di Karl Polanyi, New York, the Free Press, pp. 177-187.
  - Adrien Artaud, *Un armateur marseillais au XVIII siècle (Roux de Corse)*, Marseille, Barlatier, 1905.
  - Abdelmajid Arrif e Alain Hayot, *Les territoires dans la ville. Frontières sociales et symbolique à Marseille*, in *Limites floues, frontières vives: des variations culturelles en France et en Europe*, a cura di Christian Bromberger, Alain Morel, Parigi, Maison des sciences de l'homme, 2001.
  - Giovanni Assereto, *Un percorso circolare. Le costituzioni genovesi dall'antico regime al 1814*, in *Studi storici dedicati a Orazio Cancila*, a cura di A. Giuffrida, F. D'Avenia, D. Palermo, Palermo, Mediterranea, 2011, pp. 1271-1286.

- Giovanni Assereto, *Per la comune salvezza dal morbo contagioso. I controlli di sanità nella Repubblica di Genova*, Novi Ligure, Città del Silenzio Edizioni, 2011.
- Giovanni Assereto, *Lo sguardo di Genova su Venezia. Odio, ammirazione, imitazione*, in *La diversa visuale. Il fenomeno Venezia osservato dagli altri*, a cura di Uwe Israel, Roma-Venezia, Centro tedesco di studi veneziani, 2008, pp. 89-114.
- Giovanni Assereto, *La città fedelissima. Savona e il governo genovese fra XVI e XVIII secolo*, Savona, Elio Ferraris, 2007.
- Giovanni Assereto e Giuseppe Bongiovanni, *Sotto il felice e dolce dominio della Serenissima Repubblica, l'acquisto del Finale da parte di Genova e la distinta relazione di Filippo Cattaneo de Marini*, Finale Ligure, Daner Elio Ferraris Editore, 2003.
- Giovanni Assereto, *La Repubblica e le riforme. Genova e Savona nella seconda metà del Settecento*, in «Materiali per una storia della cultura giuridica», n. XXXII, 2002, pp. 325-362.
- Giovanni Assereto, *Viaggiatori francesi a Genova tra Seicento e Settecento: pregiudizi e stereotipi*, in «Memorie della Accademia Lunigianense di scienze Giovanni Cappellini», vol. LXX, 2000, pp. 1-12.
- Giovanni Assereto, *La seconda Repubblica Ligure (1800-1805). Dal "18 brumaio genovese" all'annessione alla Francia*, Milano, Selene Edizioni, 2000.
- Giovanni Assereto, *Porti e scali minori della Repubblica di Genova in età moderna*, in *Il sistema portuale della Repubblica di Genova*, a cura di Giorgio Doria e Paola Masa Piergiovanni, Genova, Società ligure di storia patria, 1988, pp. 223-258.
- Giovanni Assereto, *La Repubblica Ligure. Lotte politiche e problemi finanziari (1797-1799)*, Torino, Fondazione Luigi Einaudi, 1975.
- Laetitia Aubernon, *Les relations commerciales entre Marseille et Genes de 1760 à 1774*, 2 voll., Tesi di Laurea, Aix-en-Provence, Université d'Aix-Marseille, 1999.
- Daniele Baggiani, *Tra crisi commerciali e interventi istituzionali. Le vicende del porto di Livorno in età tardo medicea (1714-1730)*, in «Rivista Storica Italiana», vol. CIV, n. III, 1992, pp. 678-729.
- Edouard Baratier, *Histoire de Marseille*, Toulouse, Privat, 1973.
- Nicole Bardirot, *Marseille dans la compétition industrielle au XVIIIe siècle: l'essor des soutes siciliennes après la guerre des Sept Ans*, in *Lo spazio tirrenico nella "Grande Trasformazione"*, *Lo spazio tirrenico nella "Grande Trasformazione"*, *Lo spazio tirrenico nella "Grande Trasformazione"*. *Merci, uomini e istituzioni nel primo Settecento e nel primo Ottocento*, a cura di Biagio Salvemini, Bari, Edipuglia, 2009, pp. 59-86.

- Francesco Barra, *Il Regno di Napoli nel Decennio*, in *All'ombra della corte, Donne e potere nella Napoli borbonica (1734-1860)*, a cura di Mirella Mafri, Napoli, Fridericiana Editrice Universitaria, 2010, pp. 99-110.
- Agnès Barruol, *Délinquance ou contestation? Contrebandiers et agents des Fermes à Marseille (1750-1789)*, in «Provence Historique», n. 149, 1987, pp. 397-409.
- Mario Baruchello, *Livorno e il suo porto. Origini, caratteristiche e vicende dei traffici livornesi*, Editrice Riviste Tecniche, Livorno, 1932.
- Françoise Bayard, *Un instrument de l'absolutisme et ses limites: les finances de l'état classique*, in *L'Etat classique. Regards sur la pensée politique de la France dans le second XVII siècle*, a cura di Joël Cornette e Henri Méchoulan, Parigi, Librairie Philosophique J. Ivry, 1996, pp. 201-219.
- Pierre-Yves Beaurepaire, *Saint-Jean d'Ecosse de Marseille*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 72, 2006, pp. 61-95.
- Pierre-Yves Beaurepaire, *Sociabilité des Lumières et exclusion dans les ports méditerranéens au XVIIIe siècle: l'exemple de la Franc-maçonnerie*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 69, 2004, pp. 13-22.
- Pierre-Yves Beaurepaire, *Le cosmopolitisme maçonnique*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 67, 2003, pp. 33-50.
- Pierre-Yves Beaurepaire, *Le rayonnement international et le recrutement étranger d'une loge maçonnique protestant: Saint-Jean d'Ecosse à l'Orient de Marseille au XVIIIe siècle*, in «Revue Historique», n. 594, 1995, pp. 263-288.
- William Beik, *The absolutism of Louis XIV as a social collaboration*, in «Past & Present», n. 188, 2005, pp. 195-224.
- Luigi Tommaso Belgrano, *Opuscoli di Benedetto Scotto*, in «Atti Società Ligure di Storia Patria», vol. 5, pp. 277-353.
- Ugo Bellagamba, *Les avocats à Marseille: praticiens du droit et acteurs politiques (XVIIIe et XIXe siècle)*, Aix-en-Provence, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2001.
- Raffaele Belvederi, a cura di, *Genova, la Liguria e l'Oltremare tra Medioevo ed Età Moderna, studi e ricerche d'archivio*, voll.1-8, Fratelli Bozzi, Genova, 1974- 1990.
- Georges Benrekassa, *Négoce et culture dans la France des Lumières*, in *Cultures et formations négociantes dans l'Europe moderne*, a cura di Franco Angiolini e Daniel Roche, Parigi, Edition de l'EHESS, pp. 577-593.

- Marino Berengo, *Città italiana e città europea*, a cura di Marco Folin, Reggio Emilia, Diabasis, 2010.
- Marino Berengo, *L'Europa delle città. Il volto della società urbana tra Medioevo ed Età moderna*, Biblioteca di cultura storica, Torino, Einaudi, 1999.
- Louis Bergeron, *Banquiers, négociants et manufacturiers parisiens du Directoire à l'Empire*, Mouton, Paris-La Haye-New York, 1978.
- Pierre Bertas, *Marseille port franc*, Marseille, Moullot, 1898.
- Régis Bertrand, *Les cimetières des "esclaves turcs" des arsenaux de Marseille et de Toulon au XVIIIe siècle*, in «Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée», n. 99-100 (2002), pp. 205-217.
- Jean-Michel Bessi in *Le port franc de Nice, Villefranche et Saint-Hospice aux 17e et 18e siècles*, Tesi di Laurea, Université de Nice, 1972.
- Jean-Michel Bessi, *Les étrangers et le port franc au XVIIe et XVIIIe siècle*, in «Nice Historique», n. 1 (1972), pp. 17-32.
- Pierre Bianco, *Le terroir marseillais au XVIIe et XVIIIe siècle*, Marsiglia, C.N.R.S, 1993.
- Joseph Billioud, *La boucherie à Marseille aux XVIIe et XVIIIe siècles: monopole, contrebande, franchise*, in «Provence Historique», n. 95, 1974, pp. 68-85.
- Joseph Billioud, *La carte à jouer, une vieille industrie marseillaise*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 34, 1958, pp. 16-24.
- Carlo Bitossi, *Un porto franco a La Spezia. Note su un dibattito di primo Settecento*, in *Studi lunigianesi in onore di Cesare Vasoi*, a cura di Artemio Enzo Baldini, Firenze, Olshki, in corso di pubblicazione.
- Carlo Bitossi, *L'occhio di Genova. Livorno nella corrispondenza dei consoli genovesi nell'età moderna*, in *Livorno 1606-1806. Luogo di incontro tra popoli e culture*, a cura di Adriano Prosperi, Torino, Umberto Allemandi, 2009, pp. 86-94.
- Carlo Bitossi, *Il governo della Repubblica e della Casa di San Giorgio: i ceti dirigenti dopo la riforma costituzionale del 1576*, in *La Casa di San Giorgio: il potere del credito*, a cura di Giuseppe Felloni, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2006, pp. 91-107.
- Carlo Bitossi (a cura di), *Andrea Spinola, scritti scelti*, Genova, Sagep, 1981.
- Davis Bitton, *French nobility in crisis, 1560-1640*, Stanford University Press, 1969.
- Rafe Blaufarb, *Noble tax-exemption and the long-term origins of the French Revolution: the example of Provence, 1530s to 1789*, in *The french nobility in the Eighteenth century*, a cura di Jay M. Smith, Pennsylvania, Pennsylvania University Press, 2006, pp. 141-166.

- Adrien Blés (a cura di), *Dictionnaire historique des rues de Marseille*, Parigi, Jeanne Laffitte, 2002.
- Stephan Boghossian, *La communauté arménienne de Marseille*, Parigi, L'Harmattan, 2009.
- Jean Boissieu, *Les arcenaulx de Marseille. L'histoire d'un quartier*, Parigi, Jean Laffitte, 1901.
- Didier Boisson, *La place et le rôle des protestants dans les villes françaises*, in *Les sociétés urbaines au XVIIe siècle. Angleterre, France, Espagne*, a cura di Jean-Pierre Poussou, Parigi, Presses Universitaires Paris-Sorbonne, 2007, pp. 221-233.
- Christian Bonnet, *La savonnerie marseillaise de 1800 à 1815*, in "Provence Historique", n. 147 (1987), pp. 69-88.
- Christian Bonnet, *La question de la franchise du port de Marseille sous le Consulat et l'Empire*, in «Annales du Midi», v. 96, n. 168, 1984.
- Gail Bossenga, *The politics of Privilege, Old regime and revolution in Lille*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991.
- François Bost, *Les zones franches, interfaces de la mondialisation*, in «Annales de Géographie», n. 658, 2007, pp. 563-585.
- Salvatore Bottari, *The port of Messina, 1591-1783*, in *Making waves in the Mediterranean. Sulle onde del Mediterraneo*, a cura di Michela D'Angelo, Gelina Harlaftis e Carmel Vassallo, Messina, Istituto di Studi Storici Gaetano Salvemini, 2010, pp. 627-650.
- Salvatore Bottari, *Messina nella Sicilia spagnola: autonomismo, tradizione identitaria e interazione tra sistema politico-istituzionale ed economia*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2010.
- Salvatore Bottari, *Post res perditas: Messina 1678-1713*, Messina, A. Sfamemi, 2005.
- Maria Grazia Bottaro Palumbo, *La crisi dei rapporti tra Genova e la Francia negli anni ottanta del secolo XVII*, in *Rapporti Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'Età moderna*, vol.VII, a cura di Raffaele Belvederi, Genova, Istituto di Scienze Storiche, 1989, pp. 447-486.
- Michel Bottin, *Port-franc et zone franche. Les franchises douanières du pays niçois*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 18, 1 (1979), pp. 37-49.
- Fernand Braudel, *Civilization and Capitalism, 15<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> Century*, vol. III, *The Perspectives of the World*, Berkeley, University of California Press, 1992.
- Fernand Braudel, *Civiltà materiale, economia e capitalismo. Secoli XV-XVIII*, vol. III, *I tempi del mondo*, Torino, Einaudi, 1982 (1° ed. 1979).

- Fernand Braudel e Ruggiero Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne (1547-1611)*, Paris, Colin, 1951.
- Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1949.
- Catia Brilli, *De Cadix à Buenos Aires: commerce et émigration génois dans l'Atlantique ibérique (1750-1830)*, in «Revue d'Histoire Maritime», n. 13, 2011, pp. 233-250.
- Gian Paolo Brizzi, *Le marchand italien à l'école entre Renaissance et Lumières*, in *Cultures et formations négociantes dans l'Europe moderne*, a cura di Franco Angiolini e Daniel Roche, Parigi, Edition de l'EHESS, 1995, pp. 199-214.
- Carlo Brizzolari, *Gli ebrei nella storia di Genova*, Genova, Sabatelli, 1971.
- Anne Brogini, *Une Méditerranée marseillaise? L'élan des marchands provençaux en Méditerranée orientale (env.1590-env.1660)*, in *La mer en partage. Sociétés littorales et économies maritimes, XVIe-XXe siècle*, a cura di Xavier Daumalin, Daniel Faget e Olivier Raveux, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, 2016, pp. 153-163.
- Anne Brogini, *Diventare una città-frontiera. Nizza nella prima Età Moderna*, in «Mediterranea, ricerche storiche», n. 28, 2013, pp. 367-380.
- Palmira Brummett, *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*, State University of New York Press, 1993.
- Alfio Brusa, *Dal porto franco della repubblica genovese al deposito franco dei giorni nostri*, Milano, Luigi Alfieri, 1953.
- Alfio Brusa, *Il porto franco della repubblica genovese. Basi storiche e geografiche*, Genova, Arti Grafiche Peirano, 1948.
- Luigi Bulferetti e Claudio Costantini, *Industrie e commerci in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano, Banca Commerciale Italiana, 1966.
- Mehmet Bulut, *The Role of the Ottomans and Dutch in the Commercial Integration*, in «Journal of the Economic and Social History of the Orient», Vol. 45, n. 2, 2002, pp. 197-230.
- Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour, Biagio Salvemini (a cura di), *Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au XVIIIe siècle: institutions, appartenances, pratiques*, Aix-en-Provence, UMR Telemme, 2014.
- Gilbert Buti, *Négociants d'expression allemande à Marseille (1750-1793)*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 84, 2012, pp. 65-84.



- Gilbert Buti, *Marseille, la péninsule ibérique et les empires américains (1659-1793): “le soleil des profits se lève aussi à l’ouest”*, in «Revue d’Histoire Maritime», n. 13, 2011, pp. 211-233.
- Gilbert Buti, *Savon marseillais et huile d’Italie meridionale au XVIIIe siècle*, in *Lo spazio tirrenico nella “Grande Trasformazione”*, *Lo spazio tirrenico nella “Grande Trasformazione”*. *Merci, uomini e istituzioni nel primo Settecento e nel primo Ottocento*, a cura di Biagio Salvemini, Bari, Edipuglia, 2009, pp. 41-58.
- Gilbert Buti, *Contrôles sanitaires et militaires dans les ports provençaux au XVIIIe siècle*, in *Gens de passage en Méditerranée de l’Antiquité à l’Epoque Moderne. Procédures de contrôle et d’identification*, a cura di Wolfgang Kaiser e Claudia Moatti. Parigi: Maisonneuve et Larose, 2008, pp. 155-180.
- Gilbert Buti, *La traite des blés et la construction de l’espace portuaire de Marseille (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)*, in *Nourrir les cités de Méditerranée. Antiquité-Temps modernes*, a cura di Brigitte Marin e Catherine Virlovet, Parigi, Maisonneuve et Larose, 2003, pp. 769-799.
- Gilbert Buti, *Comment Marseille est devenue port mondial au XVIIIe siècle*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 185, 1998, pp. 72-81.
- Marina Caffiero, *Storia degli ebrei nell’Italia moderna: dal Rinascimento alla Restaurazione*, Roma, Carocci, 2014.
- Marina Caffiero, *Legami pericolosi. Ebrei e cristiani tra eresia, libri proibiti e stregoneria*, Torino, Einaudi, 2012.
- Jacques Caillé, *Le consul Jean-Baptiste Estelle et le commerce de la France au Maroc à la fin du XVIIe siècle*, in «Revue française d’histoire d’outre-mer», vol. 46, n. 162, 1959, pp. 7-48.
- Guillaume Calafat, *La contagion des rumeurs. Information consulaire, santé et rivalité commerciale des ports francs (Livourne, Marseille et Gênes, 1670-1690)*, in *Les consuls en Méditerranée, agents d’information (XVI-XXe siècle)*, a cura di Silvia Marzagalli, Parigi, Classiques Garnier, 2015, pp. 99-119.
- Guillaume Calafat, *Ramadan Fatet vs John Tucker. Trials and forgery in Egypt, Syria and Tuscany (1739-1740)*, in «Quaderni Storici», n. 143/2, 2013, pp. 419-440.
- Guillaume Calafat, *Topographie des minorités*, in «Liame», n.24, 2012, pp.1-18.
- Guillaume Calafat, *Être étranger dans un port franc. Droits, privilèges et accès au travail à Livourne (1590-1715)*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 84, 2012, pp. 102-122.

- Guillaume Calafat, *Ottoman North Africa and ius publicum europaeum: the case of the treaties of peace and trade (1600-1750)*, in *War, trade and neutrality*, a cura di Antonella Alimento, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 171-187.
- Guillaume Calafat, *L'institution de la coexistence. Les communautés et leurs droits à Livourne (1590-1630)*, in *Des religions dans la ville: ressorts et stratégies de coexistence dans l'Europe des XVI-XVIII siècles*, a cura di David Do Paco, Mathilde Monge e Laurent Tatarenko, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2010, pp. 83-102.
- Paolo Calcagno, *"Pas seulement pour la subsistance de la ville, mais aussi pour le ravitaillement des cotes": Gênes et le ravitaillement en grains du domaine de terre-ferme (XVIIIe siècle)*, in *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVIe siècle à nos jours*, a cura di Le Mao Caroline e Philippe Meyzie, Parigi, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2011, pp. 49-64.
- Paolo Calcagno, *Una schermaglia di antico regime: la "partita" del Finale fra Genova, Milano e Madrid*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», vol. LI (125), 2011, pp. 459-494.
- Paolo Calcagno, *La lotta al contrabbando nel mare "ligustico" in Età moderna: problemi e strategie dello Stato*, in «Mediterranea. Ricerche storiche», n. 20, 2010, pp. 479-532.
- Paolo Calcagno, *La questione del porto di Finale: un banco di prova dell'alleanza Genova-Madrid*, in *Finale fra le potenze di antico regime. Il ruolo del Marchesato sulla scena internazionale (secoli XVII-XVIII)*, a cura di Paolo Calcagno, Savona, Società savonese di storia patria, 2009, pp. 99-136.
- Carlo Calisse, *Storia di Civitavecchia*, Firenze, Gaspero Barbera, 1898.
- Lucienne Calzaroni, *L'affaire des courtiers royaux de Marseille au XVIIIe siècle*, Tesi di Dottorato, Aix-en-Provence, Université Aix-Marseille, 1952.
- Giampiero Cama, *Banco di San Giorgio e sistema politico genovese: un'analisi teorica*, in *La Casa di San Giorgio: il potere del credito*, a cura di Giuseppe Felloni, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2006, pp. 109-120.
- Camera di Commercio di Genova (a cura di), *Il deposito franco di Genova*, Genova, tipografia Olivieri, 1924.
- Carlo Capra, *Gli italiani prima dell'Italia. Un lungo Settecento, dalla fine della Controriforma a Napoleone*, Roma, Carocci, 2014.
- Alberto Caracciolo, *Il porto franco di Ancona. Crescita e crisi di un ambiente mercantile*, Senigallia, Sapere Nuovo, 2002 [1. ed., 1965].

- Alberto Caracciolo, *Il dibattito sui porti franchi nel Settecento: genesi della franchigia di Ancona*, in «Rivista storica italiana», n. 75/3 (1963), pp. 538-558.
- Alberto Caracciolo, *Fortunato Cervelli: ferrarese “neofita” e la politica commerciale dell'impero*, Milano, Giuffr  Editore, 1962.
- Ramon Carande, *Carlo V e i suoi banchieri*, Trad. ita. a cura di Marco Cipolloni e Fulvia Bardelli, Genova, Marietti, 2000.
- Giovanni Carignani, *Rappresentanze e diritti dei Parlamenti Napoletani*, in “Archivio Storico per le Province Napoletane”, n. 8 (1883), fasc. IV, pp. 655-669.
- Diego Carnevale, *L'affare dei morti: mercato funerario, politica e gestione della sepoltura a Napoli (secoli XVII-XIX)*, Roma,  cole française de Rome, 2014.
- Charles Carrière e Marcel Courdurié, *Un sophisme économique. Marseille s'enrichit en achetant plus qu'elle ne vend (Réflexions sur les mécanismes commerciaux levantins au XVIIIème siècle)*, in «Histoire,  conomie et société», n. 3/1, 1984, pp. 7-51.
- Charles Carrière, *Richesse du passé marseillais: le port mondial au XVIII siècle*, Marsiglia, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, 1979.
- Charles Carrière, *Les grandes heures de Livourne au XVIIIe siècle: l'exemple de la guerre de Sept ans*, in «Revue Historique», n. 3, 1975, pp. 39-80.
- Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII siècle*, 2 voll., Marsiglia, Institut Historique de Provence, 1973.
- Charles Carrière, Marcel Courdurié, François Rebuffat, *Marseille ville morte: La peste de 1720*, Marsiglia, Garçon, 1968.
- Charles Carrière, *Notes sur les relations commerciales entre Gènes et Marseille au XVIII siècle*, in *Congrès Provence-Ligurie*, Bordighera, 1964.
- Charles Carrière, *Un Hôtel de grands négociants. 42, rue Sainte (1785-1820)*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 46, 1961, pp. 3-19.
- Charles Carrière, *Les entrée de navires dans le port de Marseille pendant la Révolution*, in «Provence Historique», tome 7 fascicule 28, 1957, pp. 200-225.
- Annastella Carrino, *Un console napoletano nel Mediterraneo borbonico: Francisco Hombrados (1755-1765)*, in *De l'utilit  commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVIIe-XXe siècle)*, a cura di Arnaud Bartolomei, Guillaume Calafat et al., Rome-Madrid, Publications de l' cole française de Rome, 2017 (online).

- Annastella Carrino, *Honneur marchand et espaces urbains. Le cas Straforello et Peragallo à Marseille à la fin du XVIII siècle*, in *Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au XVIIIe siècle: institutions, appartenances, pratiques*, a cura di Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour, Biagio Salvemini, Aix-en-Provence, UMR Telemme, 2014, pp. 99-117.
- Annastella Carrino, *Fra nazioni e piccole patrie. «Padroni» e mercanti liguri sulle coste tirreniche del secondo Settecento*, in «Società e Storia», n. 131, 2011, pp. 36-67.
- Annastella Carrino, *Ressources «nationales» et ressources locales. Les «génois» sur les routes tyrrhéniennes entre le XVIIIe siècle et début du XIXe siècle*, in «The Historical Review», n. VII, 2010, pp. 99-125.
- Annastella Carrino, *Una folla mercantile fra pratiche e identità: nella Marsiglia settecentesca risalendo il Tirreno*, in *Lo spazio tirrenico nella “Grande Trasformazione”. Merci, uomini e istituzioni nel primo Settecento e nel primo Ottocento*, a cura di Biagio Salvemini, Bari, Edipuglia, 2009, pp. 217-238.
- Annastella Carrino e Biagio Salvemini, *Porti di campagna e porti di città. Traffici e insediamenti del Regno di Napoli visti da Marsiglia (1710-1846)*, in «Quaderni Storici», n. 121, 2006, pp. 209-254.
- Paolo Castignoli e Lucia Frattarelli Fischer, *Bandi per il popolamento di Livorno. 1590-1603*, Livorno, Cooperativa Risorgimento, 1988.
- Marzia Cataldi Gallo, *Indiane e Mezzari a Genova*, in *I Mezzari tra Oriente e Occidente*, a cura di Idem, Genova, Sagep, 1988, pp. 25-50.
- Simonetta Cavaciocchi (a cura di), *La seta in Europa, sec.XIII-XX*, atti della ventiquattresima settimana di studi, 4-9 maggio 1992 a Ripoli, Firenze, Le Monnier, 1993.
- Simona Cerutti, *Etrangers. Etude d'une condition d'incertitude*, Parigi, Bayard, 2012.
- Anne M. Chapman, *Port of Trade Enclaves in Aztec and Maya Civilizations*, in *Trade and Markets in the Early Empires*, a cura di Karl Polanyi, New York, the Free Press, pp. 114-153.
- Sara Chapman, *Private ambitions and political alliances. The Phélypeaux de Pontchartrain Family and Louis XIV's government, 1650-1715*, Rochester, University of Rochester Press, 2004.
- Cesare Ciano, *Pietro Leopoldo e il problema del porto di Livorno*, in *La Toscana dei Lorena*, a cura di Zeffiro Ciuffoletti, Leonardo Rombai, Verona, L.S. Olshki, 1989, pp. 81-91.
- Carlo Maria Cipolla, *Tre storie extra vaganti*, Bologna, Il Mulino, 2011.

- Guy Caire, *Pensée économique. Diderot et l'économie*, in «Innovations», n. 22/2, 2005 p. 235-270.
- Henry C. Clark, *Compass of society, commerce and absolutism in Old-Régime France*, Lanham, Lexington Books, 2007.
- Henry C. Clark, *Commerce, the Virtues and the Public Sphere in Early Seventeenth-Century France*, in «French Historical Studies», vol. 21/3, 1998, pp. 415-440.
- Alida Clemente, *Quando il reato non è peccato. Il contrabbando nel Regno di Napoli tra conflitti diplomatici, pluralismo istituzionale e quotidianità degli scambi (XVIII)*, in «Quaderni Storici», n. 143/2, 2013, pp. 359-394.
- Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France sous la Restauration et la monarchie de Juillet*, Association pour l'histoire de l'administration des douanes, 1981.
- Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France sous le Consulat et l'Empire*, Association pour l'histoire de l'administration des douanes, 1979.
- Robin Cohen, *Global diasporas: an introduction*, London, Routledge, 2002 (1ed. 1997). Charles W. Cole, *Colbert and a century of French mercantilism*, 1939, Columbia, Columbia University.
- Giuseppe Coniglio, *Il vice-Regno napoletano nel secolo XVII: notizie sulla vita commerciale e finanziaria secondo nuove ricerche negli archivi italiani e spagnoli*, Roma, ed. Storia e Letteratura, 1955.
- Giuseppe Coniglio, *Il Regno di Napoli al tempo di Carlo V. Amministrazione e vita economico-sociale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1951.
- André Conquet, *Les échelles du Levant*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 188, 2000, pp. 16-27.
- André Conquet, *Le rétablissement des chambres de commerce par Chaptal en 1802*, Paris, APCCI, 1983.
- André Conquet, *La suppression des chambres de commerce en 1791 comme si vous y étiez*, Paris, APCCI, 1981.
- Julian S. Corbett, *England in the Mediterranean: A Study of the Rise and Influence of British Power within the Straits 1603-1713*, vol. II, Londra, Longmans Green, 1917.
- Massimo Costantini, *La regolazione dei dazi marittimi e l'esperienza del "porto franco" a Venezia tra il 1662 e il 1684*, in *La finanza pubblica in età di crisi*, a cura di Antonio di Vittorio, Bari, Cacucci, 1993, pp. 77-88.
- Claudio Costantini, *La repubblica di Genova*, Torino, UTET, 1978.

- Claudio Costantini, *L'istituzione del porto franco genovese delle merci*, in «Miscellanea di Storia Ligure», vol. IV, a cura dell'Università di Genova, Genova, Ferrari, Occella e C., 1966.
- Marcel Courdurié, *Napoléon et le Négoce*, in “Revue du souvenir napoléonien”, n. 310, mars 1980.
- Marcel Courdurié, *Dominique Audibert*, in “Revue du souvenir napoléonien”, n. 310, mars 1980.
- Elena Craveri Croce, *Le istituzioni parlamentari nell'Ancien Régime*, Napoli, Guida, 1980.
- Elena Craveri Croce, *I parlamenti napoletani sotto la dominazione spagnuola*, Napoli, Regia Deputazione Napoletana di Storia Patria, 1936.
- Adolphe Crémieux, *Le particularisme municipal à Marseille en 1789*, Parigi, Imprimerie de la Cour d'Appel, 1907.
- Monique Cubells, *Les pratiques politiques à Marseille au milieu du XVIIe siècle, Les usages politiques des conflits urbains*, n. 202, t. 50, 2000.
- Monique Cubells, *A propos des usurpations de noblesse en Provence, sous l'Ancien Régime*, in «Provence Historique», n. 81, 1970, pp. 224-301.
- Carlo Cuneo, *Memorie sopra l'antico debito pubblico, mutui, compere e Banca di San Giorgio*, Genova, Stamp. Dei Sordi Muti, 1842.
- Carlo Curiel, *Trieste settecentesca*, Palermo, Sandron, 1922.
- Philip D. Curtin, *Cross-Cultural trade in world history*, Cambridge University Press, 1984.
- Guido D'Agostino, *Il parlamento generale del Regno di Napoli nell'età spagnola*, Napoli, Guida, 1984.
- Guido D'Agostino, *Parlamento e Società nel Regno di Napoli*, Napoli, Guida, 1979.
- James Dandeleet e John Marino, *Spain in Italy. Politics, society and religion. 1500-1700*, Leiden, Brill, 2007.
- Michela D'Angelo, *Mercanti inglesi a Livorno, 1573-1737: alle origini di una British factory*, Messina, Istituto di studi storici G. Salvemini, 2004.
- Michela D'Angelo, *Comunità straniera a Messina tra XVIII e XIX secolo: alle origini del British Cemetery*, Messina, Perna, 1995.
- Xavier Daumalin, Nicole Girard, Olivier Raveaux, *Du savon à la puce. L'industrie marseillaise du XVIIe siècle à nos jours*, Marsiglia, Jeanne Laffitte, 2010.
- Liana De Antonellis Martini, *Portofranco e comunità etnico-religiose nella Trieste settecentesca*, Milano, Giuffré Editore, 1968.

- René de Castries, *Mirabeau: ou l'échec du destin*, Paris, Fayard, 1960.
- Jacques Decourcelle, *La condition des Juifs de Nice aux XVII/XVIIIe siècles*, Parigi, PUF, 1923.
- José Elías De Molins, *Puertos Francos. Puertos de Marsella, Génova y Barcelona*, Barcellona, Imprenta Barcelonesa, 1901.
- Vincent Demont, *Cosmopolitisme marchand et frontières politiques à et autour de Hambourg (fin XVIIe- début XVIIIe siècle)*, in «Revue d'Histoire Maritime», n. 17, 2013, pp. 335-347.
- Teofilo Ossian De Negri, *Storia di Genova*, Milano, Aldo Martello, 1968.
- Denis-Delacour, Christopher et Grenet Mathieu, *La Compagnie Royale d'Afrique dans les échanges méditerranéens du XVIIIe siècle*, in *La mer en partage. Sociétés littorales et économies maritimes, XVIe-XXe siècle*, a cura di Xavier Daumalin, Daniel Faget e Olivier Raveux, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, 2016, pp. 255-269.
- Christopher Denis-Delacour, Mathieu Grenet, Building, *Enforcing and subverting monopoly: France's Compagnie Royale d'Afrique and eighteenth century Mediterranean trade*, in «French History», vol. 29/1, 2015, pp. 18-23
- Louis Dermigny, *Escales, échelles et ports francs*, in *Les grandes escales*, vol. 3, éd. Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions, Bruxelles, Editions de la librairie encyclopédique, 1974, pp. 213-644.
- Louis Dermigny, *A propos du port franc de Marseille: armement languedocien et trafic du Levant et de Barbarie (1681-1795). 2ème partie*, in «Provence Historique», n. 23, vol. 6, 1956.
- Louis Dermigny, *Naissance et croissance d'un port. Sète de 1666 à 1880*, Montpellier, Institut d'Etudes Economiques, maritimes et commerciales de la ville de Sete, 1955.
- Victor Derode, *Histoire de Dunkerque*, Lille, E. Rebus, 1852.
- Luigi De Rosa, *Studio sugli arrendamenti del Regno di Napoli*, Napoli, L'arte tipografica, 1958.
- Daniel Dessert, Jean- Louis Journet, *Le lobby Colbert: un royaume ou une affaire de famille?*, in «Annales. Économies, Sociétés, Civilisations», 30<sup>e</sup> anno, n. 6, 1975, pp. 1303-1336.
- Renata di Lorenzo, *Il Regno di Napoli dal 1815 al 1860*, in *All'ombra della corte, Donne e potere nella Napoli borbonica (1734-1860)*, a cura di Mirella Mafri, Napoli, Fridericiana Editrice Universitaria, 2010, pp. 135-148.

- Biagio Di Salvia, *Il Regno delle Due Sicilie e l'Imperiale Regio Litorale Austriaco. Aspetti e problemi del commercio adriatico (1838-1859)*, Mercato S. Severino, Edizioni del Paguro, 2005.
- Raffaele Di Tucci, *Le imposte sul commercio genovese fino alla gestione del Banco di San Giorgio*, Bergamo, C. Nava, 1930
- Antonio Di Vittorio, *Gli austriaci e il Regno di Napoli 1707-1734*, vol. 2, Napoli, Giannini, 1973.
- Antonio Di Vittorio, *Porti e porto franco. Un aspetto della politica austriaca nel Mezzogiorno continentale d'Italia, 1707-1734*, in «Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs», n. 25 (1972), pp. 257-269.
- David Do Paco, Mathilde Monge e Laurent Tatarenko, *Des religions dans la ville: ressorts et stratégies de coexistence dans l'Europe des XVI-XVIII siècles*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2010.
- Giorgio Doria, *Nobiltà e investimenti a Genova in Età moderna*, Genova, Istituto di Storia Economica, 1995.
- Giorgio Doria, *La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797*, in *Il sistema portuale della repubblica di Genova*, a cura di Giorgio Doria e Paola Massa Piergiovanni, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 1988, pp. 135-197.
- Marie-Jean-Célestin Douais, *Forbin Janson, évêque de Marseille et l'élection de Jean Sobiewski, roi de Pologne*, in «Revue d'histoire de l'Église de France», vol. 1/3, 1910, pp. 257-270.
- Rikard Drakenlordh, *The Diplomatic Problem of the Freeport Marstrand, 1776-1777*, Relazione presentata al convegno «Historikermötet i Stockholm», Stoccolma, 2014.
- Lois C. Dubin, *The port Jews of Habsburg Trieste. Absolutist politics and enlightenment culture*, Stanford University Press, 1999.
- Jean-François Dubost e Peter Sahlins, *Et si on faisait payer les étrangers? Louis XIV, les immigrés et quelques autres*, Parigi, Flammarion, 1999.
- Jean François Dubost, *Les Italiens dans les villes françaises, XVIIe-XVIIIe siècles*, in *Les immigrantes et la ville: insertion, intégration, discrimination (XIIIe-XXe siècles)*, a cura di Jean-Luc Pinol et Denis Menjot, Paris, L'Harmattan, 1998, pp. 91-105.
- Jean François Dubost, *Marseille, ville rebelle*, in «L'Histoire», n. 175, 1994.
- Roger Duchêne, *Louis XIV à Marseille. Mars 1660*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 122, 1980, pp. 37-46.



- Yves Durand, *Les fermiers généraux au XVIIIe siècle*, Parigi, Maisonneuve et Larose, 1996.
- Peter Earle, *The Commercial Development of Ancona, 1479-1551* in «The Economic History Review», vol. 22/1 (1969), pp. 28-44.
- Pierre Echinard, Emile Témime, *Histoire des migrations à Marseille*, vol. I, *La préhistoire des migrations*, Aix-en-Provence, Edisud, 1989.
- Norbert Elias, *La società di corte*, Bologna, Il Mulino, 2010.
- Norbert Elias, *La civiltà delle buone maniere*, Bologna, Il Mulino, 2009.
- Francois-Xavier Emmanuelli, *Vivre à Marseille sous l'Ancien Régime*, Parigi, Editions Perrin, 1999.
- Francois-Xavier Emmanuelli, *La crise marseillaise de 1774 et la chute des courtiers*, Parigi, Editions du CNRS, 1979.
- Maria Christina Anna Elisabeth Engels, *Merchants, Interlopers, Seamen and Corsairs: the Flemish community in Livorno and Genoa (1615-1635)*, Hilversum, Verloren, 1997.
- Steven A. Epstein, *Genoa and the Genovese, 958-1528*, Chapel Hill, North Carolina Press, 1996.
- Alberto Errera, *Il porto franco*, Firenze, tip. dell'Associazione, 1870.
- Robert Escallier, *Le cosmopolitisme méditerranéen: Réflexions et interrogations*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 67, 2003, pp. 1-13.
- Pierre Echinard (attuale curatore), *Marseille, revue*, nn. 120-123 (1980), 128-134 (1982), 187-189 (2000), Pierre Echinard, Marseille.
- Lucien Estrine, *Un port franc à Marseille: les enseignements de l'histoire et les desiderata actuels*, Marseille, Barlatier, 1899 (1ed.1898).
- Augustin Fabre, *Histoire de Marseille*, vol. I, Marseille, Marius Olive, 1829.
- Daniel Faget, *Marseille et la mer. Hommes et environnement maritime (XVIIIe-XXe siècle)*, Rennes, Presse Universitaires de Rennes, 2011.
- Amaury Faivre d'Arcier, *Les oubliés de la Liberté. Négociants, consuls et missionnaires français au Levant pendant la Révolution (1784-1798)*, Parigi, P.I.E. Peter Lang, 2007.
- Jean-Pierre Farganel, *Les sujets du grand seigneur entre liberté et esclavage: la société ottomane vue par les français au Levant à l'époque moderne*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 65, 2002, pp. 241-272.
- Calogero Farinella, *Aspetti del dibattito politico e sociale del Settecento genovese*, in *Storia illustrata di Genova*, a cura di Luca Borzani, Geo Pistarino, Franco Ragazzi, vol. III, Milano, Sellino, 1994, pp. 625-640.

- Elena Fasano Guarini, *La popolazione*, in *Livorno e Pisa: due città e un territorio nella politica dei Medici*, a cura di Adriano Betti Carboncini e Marco Bedini, Pisa, Nistri-Lischi/Pacini, 1980, pp. 199-215.
- Charles Fawcett e William Foster, *The English factories in India, 1618-1669: a calendar of documents in the India Office, British Museum and Public Record Office*, vol. 13, 1668-1669, Oxford, Clarendon Press, 1936.
- Giuseppe Felloni, *Asientos, juros y ferias de cambio desde el observatorio genovés (1541-1675)*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», vol. XXXVIII (1998), pp. 511-536.
- Giuseppe Felloni, *Inventario dell'Archivio del Banco di San Giorgio (1407-1805)*, vol. IV/1, *Debito Pubblico*, Roma, Ministero per i Beni e Culturali e Ambientali, 1986.
- Samuel Fettah, *Les limites de la cité. Pouvoirs, espaces et sociétés à Livourne au temps du port franc (XVIIe-XIXe siècle)*, Roma, Ecole française de Rome, 2017.
- Samuel Fettah, *Livourne et les grandes places marchandes des routes tyrrhéniens (XVIIe siècle- première moitié XIX siècle)*, in *Lo spazio tirrenico nella "Grande Trasformazione". Merci, uomini e istituzioni nel primo Settecento e nel primo Ottocento*, a cura di Biagio Salvemini, Bari, Edipuglia, 2009, pp. 197-215.
- Samuel Fettah, *Le cosmopolitisme livournais: représentations et institutions (XVII-XIXe siècles)*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 67, 2003, pp. 51-60.
- Jean Figarella, *Marseille et la peste de 1720*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 187, 2000, pp. 56-62.
- Jean Pierre Filippini, *La graduelle affirmation de la souveraineté du Grand-Duc de Toscane sur le port de Livourne: les édits de neutralité de la période des Habsbourg-Lorraine*, in «Nuovi Studi Livornesi», vol. XVI, 2009, pp. 23-32.
- Jean Pierre Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana, 1676-1814*, 3 voll, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1998.
- Fausto Fioriti, *Battista Durazzo a Smirne (1668-1669): finanza, commercio e monete false*, tesi di Laurea, Università degli studi di Genova, A.A. 2013-14.
- Giovanni Forcheri, *Doge, Governatori, Procuratori, Consigli e Magistrati della Repubblica di Genova*, Genova, Tipografia Tredici, 1968.
- Michel Foucault, *Securité, territoire, population*, Paris, EHESS, 2004.
- Joseph Fournier, *La Chambre de Commerce de Marseille et ses représentants permanents à Paris*, Marseille, Barlatier, 1920.

- Gilbert Fraccarello, Philippe Steiner, a cura di, *La pensée économique pendant la Révolution française*, in «Economie et Sociétés», n. 7-10, 1989.
- Vittorio Franchini, *Giuseppe Palmieri e il pensiero economico meridionale*, in «Studi salentini», vol. 10, 1960, p. 111-130.
- Michele Fratianni, *Debito pubblico, reputazione e tutele dei creditori: la storia della Casa di San Giorgio*, in *La Casa di San Giorgio: il potere del credito*, a cura di Giuseppe Felloni, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2006, pp. 199-220.
- Lucia Frattarelli Fischer, *Vivere fuori dal ghetto. Ebrei a Pisa e Livorno (secoli XVI-XVIII)*, Torino, Silvio Zamorani, 2009.
- Lucia Frattarelli Fischer, Pasquale Villani, *People of every mixture. Immigration, Tolerance and Religious Conflicts in Early Modern Livorno*, in *Immigration and Emigration in Historical Perspective*, a cura di Anne K. Isaacs, Pisa, Edizioni Plus, 2007, pp. 93-107.
- Lucia Frattarelli Fischer, *Lo sviluppo di una città portuale: Livorno, 1575-1720*, in *Sistole/diastole: episodi di trasformazione urbana nell'Italia delle città*, a cura di Marco Folin, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 2006, pp. 271-334.
- Lucia Frattarelli Fischer, *Livorno 1676. La città e il porto franco*, in *La Toscana nell'età di Cosimo III*, a cura di Franco Angiolini, Vieri Becagli e Marcello Verga, Firenze, EDIFIR, 1993, pp. 45-66.
- Lucia Frattarelli Fischer, *Livorno città nuova: 1574-1609* in «Storia e Società», n. 11, 1989, pp. 873-893.
- Lucia Frattarelli Fischer, *I Bandi di Ferdinando I. La costruzione e il popolamento di Livorno dal 1590 al 1603*, Livorno, 1988.
- Charles Frostin, *Les Pontchartrain ministres de Louis XIV*, Rennes, Presse Universitaires de Rennes, 2006.
- Katsumi Fukasawa, *Toileries et commerce du Levant d'Alep à Marseille*, Parigi, CNRS, 1987.
- Antonio Maria Fusco, *Introduzione a G. Palmieri, Riflessioni sulla pubblica felicità relativamente al Regno di Napoli e altri scritti (1787-1792)*, Roma-Bari, Laterza, 1991.
- Giuseppe Galasso, *Mezzogiorno medievale e moderno*, Torino, Einaudi, 1975.
- Paul Gallerand, *La transformation des arsenaux royaux en domaine urbaine (1781-1795)*, Tesi di Dottorato, Aix-en-Provence, Aix-Marseille Université, 1954.
- Caio Domenico Gallo, *Gli Annali della Città di Messina*, vol.III, Messina, Tip. Filomena, 1881.

- Anne-Françoise Garçon, *La boutique indécise. Réflexion autour de “ces corps qui sont réputés mixtes, c’est-à-dire qu’ils tiennent du marchand et de l’artisan” (Savary, 1741)*, in *La boutique et la ville*, a cura di Natacha Coquery, Tours, Publication de l’Université François Rabelais, 2000, pp.45-62.
- Carlo Gatti, «*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, Claudio Zaccaria, Trieste, Editreg, 2009, pp. 69-84.
- Carlo Gatti, *Tra demografia e storia sociale: gli ebrei di Trieste nel Settecento*, Trieste, EUT, 2008.
- Jean-Claude Gausse, *La flotte d'Agde et son activité de 1666 à 1720*, in «*Annales du Midi: revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*», n. 95/162, 1983, pp. 135-157.
- Giulio Giaccherò, *Il contributo della Casa di San Giorgio alla difesa della Repubblica*, in *La Storia dei Genovesi*, vol. III, Genova, Associazione Nobiliare Ligure, 1991.
- Giulio Giaccherò, *Economia e società del Settecento genovese*, Genova, Sagep, 1973.
- Giulio Giaccherò, *Origini e sviluppi del portofranco genovese: 11 agosto 1590-9 ottobre 1778*, Genova, Sagep, 1972.
- Giorgio Gilibert, *From Cantillon to Quesnay: birth and evolution of the Tableau Economique*, in *Governare il mondo. L’economia come linguaggio della politica nell’Europa del Settecento*, a cura di Manuela Albertone, Milano, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, 2009, pp. 21-34.
- Paul Giraud, *Marseille, l’hôtel de ville, la Loge, les deux Maisons du Roi*, Marseille, Imprimerie don Bosco, 1962.
- Matteo Giunti e Stefano Villani, *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, Giacomo Lorenzini, Pisa, Pacini, 2013, pp. 15-30, 96-108.
- Pilar Gonzales-Bernaldo, Manuela Martini, Marie-Louise Pelus-Kaplan (a cura di), *Etrangers et Sociétés. Représentations, coexistences, interactions dans la longue durée*, Rennes, Presse Universitaires de Rennes, 2008.
- Rossella Gota, *Il Tigullio nelle descrizioni di G. B. Pini (1802)*, Genova, ECIG, 1990.
- Joseph Gourbin, *Les privilèges de Marseille sous l’Ancien Régime*, «*Bulletin des sociétés savantes de Provence*», Arles, 1929.

- Philippe Grateau, *Les cahiers de doléances. Une relecture culturelle*, Rennes, Presse Universitaires de Rennes, 2015.
- Antoine-Marie Graziani, *La route des galères en Méditerranée occidentale aux Temps Modernes, Gênes entre réarmement et asiento, Giovanni di Strassoldo et Giovanni Andrea Doria: armement public et privé à la bataille de Lépante*, in *La Corse, carrefour des routes de Méditerranée*, a cura di Michel Vergé-Franceschi, Ajaccio, Alain Piazzola, 2002, pp. 59-110.
- Gaetano Grazzini, *Le condizioni di Pisa alla fine del XVI secolo sotto Ferdinando I*, Empoli, Traversari, 1898.
- Molly Greene, *Beyond the Northern Invasion: The Mediterranean in the Seventeenth Century*, in «Past & Present», vol. 174/1, 2002, pp. 42–71.
- Avner Greif, *Political Organizations, Social Structure, and Institutional Success: Reflections from Genoa and Venice during the Commercial Revolution*, in «Journal of Institutional and Theoretical Economics», n. 151/4, 1995, pp. 734-740.
- Edoardo Grendi, *La repubblica aristocratica dei genovesi: politica, carità e commercio fra Cinque e Seicento*, Bologna, Il Mulino, 1987.
- Edoardo Grendi, *Un'alternativa genovese verso il 1725: galere o navi da guerra?(costi comparativi e alimentazione)*, in *Studi di Storia Navale*, a cura di Henri Bresc, Luciana Gatti, Edoardo Grendi, Paolo Borzone, Bari, Giunti, 1975.
- Edoardo Grendi, *Il traffico portuale di Genova (1500-1700)*, in *La Repubblica aristocratica dei genovesi*, a cura di Edoardo Grendi, Bologna, Il Mulino, 1970, pp. 307-364.
- Mathieu Grenet, *La Fabrique Communautaire. Les grecs à Venise, Livourne et Marseille, 1770-1830*, Firenze, Institut Universitaire Européen de Florence, 2010.
- Mathieu Grenet, *La loge et l'étranger: les Grecs dans la Franc-maçonnerie marseillaise au début du XIXe siècle*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 72, 2006, pp. 225-243.
- Luciano Grossi Bianchi, Ennio Poleggi, *La strada del Guastato: capitale e urbanistica genovese agli inizi del Seicento*, in *Dalla città preindustriale alla città del capitalismo*, a cura di Alberto Caracciolo, Bologna, Il Mulino, 1975, pp. 81-93.
- Niccolò Guasti, *Natural law and the birth of political economy in the eighteenth century*, in *War, trade and neutrality*, a cura di Antonella Alimento, Milano, Franco Angeli, 2011 , pp. 247-252.
- Philip Guillaume, *Mirabeau*, Paris, Encre, 1982.

- Jacques Guilhaumou, *Marseille et l'organisation "autonome" des pouvoirs constituants et exécutif pendant la Révolution Française*, in *Marseille, face au(x) pouvoir(s)*, a cura degli Archives Départementales des Bouches-du-Rhône, Marsiglia, Conseil Départementale des Bouches-du-Rhône, 2002, pp. 82-89.
- Paul Guilhiermoz, *Remarques diverses sur les poids et mesures du Moyen Âge*, in *Bibliothèque de l'école des chartes*, 1919, vol. 80. pp. 5-100.
- Pierre Guiral, *La savonnerie de 1789 à 1870* in "Marseille, Revue Municipale", n. 13 (1951), pp. 49-58.
- Nelly Hanna, *Les réseaux dans le monde ottoman au XVIe et XVIIe siècle: le migrant et l'étranger*, in *Gens de passage en Méditerranée de l'Antiquité à l'Époque Moderne. Procédures de contrôle et d'identification*, a cura di Wolfgang Kaiser e Claudia Moatti, Parigi, Maisonneuve et Larose, 2008, pp. 117-134.
- Jacqueline Hecht, *Un problème de population active au XVIIIe siècle en France. La querelle de la noblesse commerçante*, in «Population», 19<sup>e</sup> année, n. 2, 1964, pp. 267-290.
- Béatrice Hénin, *L'agrandissement de Marseille (1666-1690): Un compromis entre les aspirations monarchiques et les habitudes locales*, in «Annales du Midi: revue archéologique, historique et philologique de la France Méridionale», t. 98, n. 173, 1986, pp. 7-22.
- Gérard Marie Henry, *Histoire de la pensée économique*, Paris, Armand Colin, 2009.
- Françoise Hildesheimer, *Entre la Méditerranée et les Alpes: Nice et son port franc au XVIIe siècle*, in «Provence Historique», n. 27/108, 1977, p. 197-212.
- Charles E. Hill, *The Danish sound dues and the command of the Baltic: a study of international relations*, Durham, Duke University Publications, 1926.
- Jean-Pierre Hirsch, *Les milieux du Commerce, l'esprit de système et le pouvoir, à la veille de la Révolution*, in "Annales. Economies, Sociétés, Civilisations», nov.déc. 1975, pp. 1337-1370.
- Istvan Hont, *Jealousy of trade, international competition and the Nation-State in historical perspective*, Harvard, Belknap press, 2005, pp. 189-194.
- Jeff Horn, *Economic Development in early modern France*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015.
- Jeff Horn, *Marseille et la question du mercantilisme: privilège, liberté et économie politique en France, 1650-1750*, in «Histoire, économie & société», n.2, 2011, pp. 95-111.

- Jeanine Hortonéda, *Sécurité, territoire, population et Naissance de la biopolitique de Michel Foucault Contrechamp*, in «Empan», n. 3/59, p. 61-70.
- Philippe Hrodej, *Les relations entre la Jamaïque et Saint-Domingue (1655-1700): échanges, rivalités et déprédations*, in «Revue d'Histoire Maritime», n. 17, 2013, pp. 79-97.
- Nadine Hunt, *Contraband, Free Ports and British Merchants in the Caribbean World, 1739-1772*, in «Diacronie, Studi di Storia Contemporanea: Contrabbandieri, pirati e frontiere: per una storia delle pratiche informali nell'America Centrale (XVII-XXI secolo)», n. 13, 2013, pp. 1-11.
- George Huppert, *Il Borghese Gentiluomo: saggio sulla definizione di élite nella Francia del Rinascimento*, Bologna, Il Mulino, 1978.
- Girolamo Imbruglia (a cura di), *Naples in the eighteenth century, the birth and death of a nation state*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000.
- Institut de droit des affaires d'Aix-en-Provence (a cura di), *Les Zones franches et les zones d'entreprises: aspects juridiques nationaux et internationaux*, Aix-en-Provence, Université Aix-Marseille, 1988.
- D. Invrea, *Ricerche storico-legislative sulla istituzione del portofranco in Genova*, in «Giornale Ligustico», n. V vol. III, Genova, 1876.
- Margaret C. Jacob, *Strangers nowhere in the world. The rise of cosmopolitanism in early modern world*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2006.
- Jean Jacquart, *Colbert*, in *L'Etat classique. Regards sur la pensée politique de la France dans le second XVII siècle*, a cura di Joël Cornette e Henri Méchoulan, Parigi, Librairie Philosophique J. Ivry, pp. 181-199, 1996.
- Yves Jouve, *Les fermes réunies de Marseille (1738-1789)*, Tesi in Dottorato, Aix-en-Provence, Aix-Marseille Université, 1905.
- James W. Joyce, *La peste de 1720-21 vue par les Anglais*, in «Provence Historique», vol. 5, n. 20, 1955, pp. 146-154.
- Jules Julliany, *Essai sur le commerce de Marseille*, 2 voll., Marsiglia, Jules Barile, 1842.
- Wolfgang Kaiser, *Voisins barbares, étrangers proches. Pratiques d'assimilation et de démarcation à Marseille (XVe-XVIIe siècles)*, in *Le barbare, l'étranger: images de l'autre*, a cura di Didier Nourrisson e Yves Perrin, Saint-Étienne, CERHI, 2005, pp. 185-192.
- Wolfgang Kaiser, *Marseille au temps des troubles, 1559-1596: morphologie sociale et luttes de factions*, Paris, EHESS, 1992.

- Aleksej Kalc, *Aspetti del popolamento e della politica dell'immigrazione nel porto franco di Trieste (secolo XVIII)*, Udine, Forum, 2003.
- David Kammerling Smith, *Structuring Politics in Early Eighteenth-Century France: The Political Innovations of the French Council of Commerce*, in “Journal of Modern History”, n. 74/3 (2002), pp. 490-537.
- David Kammerling Smith, *Au Bien du Commerce. Economic Discourse and Visions of Society in France, 1700-1750*, Tesi di Dottorato, University of Pennsylvania, 1995.
- Thomas Allison Kirk, *La crisi del 1654 come indicatore del nuovo equilibrio mediterraneo*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n. LI/1, 2011, pp. 527-538.
- Thomas Allison Kirk, *Genoa and the Sea: Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic (1559-1684)*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2005.
- Thomas Allison Kirk, *Genoa and Livorno: Sixteenth and Seventeenth century Commercial Rivalry as a Stimulus to Policy Development*, in «History», vol. 86/281, 2001, pp. 3-17.
- Thomas Allison Kirk, *A little country in a world of Empires: Genoese attempts to penetrate the maritime trading empires of the seventeenth century*, in «The Journal of European Economic History», n. 25/2, 1996, pp. 407-421.
- Ryuji Kojima, *Aux sources de l'Encyclopédie: les éditions du Dictionnaire universel de commerce utilisées par les encyclopédistes*, in «Recherches sur Diderot et sur l'Encyclopédie», n. 45, 2010, pp. 153-159.
- Joseph Konvitz, *Grandeur in French city planning under Louis XIV*, in «Journal of Urban History», vol. 2/1, 1975, pp. 3-42.
- Yves Krumenacker, *Les Minorités protestantes dans les grandes villes françaises de l'époque moderne*, in «Analele Universitatii București», 2008, pp. 101-114.
- Amélie Kuhrt, *The old assyrian merchants*, in *Trade, traders and the ancient city*, a cura di Helen Parkins e Christopher Smith, Londra, Routledge, 1998.
- Michael Kwass, *Privilege and the Politics of Taxation in Eighteenth-Century France*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000.
- Jean-Pierre Labatut, *Le Nobiltà Europee*, Bologna, Il Mulino, 1978.
- Marina Lagomarsino, Wilma Rossi, *Nuove ricerche sulla grande peste del 1656-1657 a Genova*, in *Genova, la Liguria e l'oltremare tra Medioevo ed Età Moderna. Ricerche d'archivio*, vol. II, a cura di Raffaele Belvederi, Genova, Fratelli Bozzi, 1976, pp. 391-429.
- Jean Laporte, *Les Verdilhon, famille marseillaise*, in “Revue Provence historique», n. 40, 1960, pp. 127-145.



- Pierre Lascoumes, *La Gouvernamentalité: de la critique de l'État aux technologies du pouvoir*, in «Le Portique», n. 13-14, 2004.
- Gérard Le Bouedec, *La place des acteurs locaux dans une ville portuaire sous la tutelle de l'Etat du XVIIIe au XXe siècle. L'exemple de Lorient*, in *La mer en partage. Sociétés littorales et économies maritimes, XVIe-XXe siècle*, a cura di Xavier Daumalin, Daniel Faget e Olivier Raveux, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, 2016, pp. 195-201.
- Martine Lemalet, *Les juifs et l'état classique*, in *L'Etat classique. Regards sur la pensée politique de la France dans le second XVII siècle*, a cura di Joël Cornette e Henri Méchoulan, Parigi, Librairie Philosophique J. Ivry, 1996, pp. 387-406.
- Henry Le Marié, *Les ports francs*, Caen, Barnéoud, 1904.
- Claire Lemercier, *Un si discret pouvoir. Aux origines de la chambre de commerce de Paris, 1803-1853*, La Découverte, Paris, 2000.
- Jacques Léotard, *Un parallèle entre Gênes et Marseille*, in «Bulletin de la société de géographie et d'études coloniales de Marseille», v. 56, 1935.
- Jacques Léotard, *Une visite à Gênes, comparaison avec Marseille*, in «Bulletin de la société de géographie et d'études coloniales de Marseille», v. 28, n. 2, 1904.
- Yves Lequin (a cura di), *La mosaïque France: histoire des étrangers et de l'immigration*, Parigi, Larousse, 1988.
- André Lespagnol, *Saint-Malo, les Malouins et Marseille. Une relation particulière*, in *La mer en partage. Sociétés littorales et économies maritimes, XVIe-XXe siècle*, a cura di Xavier Daumalin, Daniel Faget e Olivier Raveux, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, 2016, pp. 181-193.
- Emile Levasseur, *Histoire du commerce de la France*, vol. II, Paris, Arthur Rousseau, 1912.
- Lionel Lévy, *La Nation Juive Portugaise. Livourne, Amsterdam, Tunis 1591-1951*, Parigi, L'Harmattan, 2000.
- Helen Liebel, *Laissez-faire vs Mercantilism: the rise of Hamburg and the Hamburg bourgeoisie vs Frederick the Great in the crise of 1763*, in «Vierteljahrschrift für Sozial u. Wirtschaftsgeschichte», n. 52/2 (1965), pp. 209-211.
- Luca Lo Basso, *Evoluzione delle marine da guerra e costruzione dello Stato moderno: Genova e Savoia, due percorsi a confronto (secc. XVI-XVIII)*, in *Genova e Torino. Quattro secoli di incontri e scontri nel bicentenario dell'annessione della Liguria al Regno di Sardegna*, a cura di Giovanni Assereto, Carlo Bitossi e Pierpaolo Merlin, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2015.

- Luca Lo Basso, *Diaspora e armamento marittimo nelle strategie economiche dei genovesi nella seconda metà del XVII secolo: una storia globale*, in «Studi Storici», n. 1, 2015, pp. 137-155.
- Luca Lo Basso, *Il sud dei genovesi. Traffici marittimi e pratiche mercantili tra l'Italia meridionale, Genova e Marsiglia nel Settecento*, in *Lo spazio tirrenico nella "Grande Trasformazione". Merci, uomini e istituzioni nel primo Settecento e nel primo Ottocento*, a cura di Biagio Salvemini, Bari, Edipuglia, 2009, pp. 239-262.
- Luca Lo Basso, *In traccia de' legni nemici: Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Ventimiglia, Philobiblon edizioni, 2002.
- Gino Longhitano, *Francois Quesnay: una scienza per la politica*, in *Governare il mondo. L'economia come linguaggio della politica*, *Governare il mondo. L'economia come linguaggio della politica nell'Europa del Settecento*, a cura di Manuela Albertone, Milano, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, 2009, pp. 3-19.
- Olivier Lopez, *Luttes de pouvoir, réseaux de confiance et pratiques marchands individuelles. Le cas des administrateurs de la Compagnie royale d'Afrique au XVIIIe siècle*, in *La mer en partage. Sociétés littorales et économies maritimes, XVIe-XXe siècle*, a cura di Xavier Daumalin, Daniel Faget e Olivier Raveux, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, 2016, pp. 165-179.
- Renée Lopez, *Les Suisses à Marseille: une immigration de longue durée*, in «Revue européenne des migrations internationales», vol. 3, n. 1-2, 1er-3e trimestre 1987, pp. 149-173.
- Charles Lourde, *Histoire de la Révolution à Marseille et en Provence, depuis 1789 jusqu'au Consulat*, Marsiglia, Senés, 1838.
- Gino Luzzatto, *Il porto franco di Trieste e la politica mercantilistica austriaca nel '700*, in «Annali triestini», a cura dell'Università di Trieste, 1952, supplemento al vol. XXII, serie I, vol. II del «Centro Studi per la Storia del Risorgimento».
- Paolo Macry, *Mercato e società nel Regno di Napoli, commercio del grano e politica economica nel '700*, Napoli, Guida, 1974.
- Lars Magnusson, *The Political Economy of Mercantilism*, Londra, Routledge, 2015.
- Lars Magnusson, *An Economic History of Sweden*, Londra, Routledge, 2000.
- Brunello Mannini, *La riforma della Dogana di Livorno del 1566*, In «Studi livornesi», n. 1 (1992), pp. 65-107.
- Brigitte Marin, Catherine Virlovet (a cura di), *Entrepôts et trafics annonaires en Méditerranée: Antiquité-Temps modernes*, Roma, Ecole Française de Rome, 2016.

- Brigitte Marin e Catherine Virlouvet (a cura di), *Nourrir les cités de Méditerranée. Antiquité-Temps Modernes*, Parigi, Maisonneuve&Larose, 2003.
- Bruno Marnot, *Le rejet des ports francs et la peur de la fraude en France (au tournant du XXe siècle)*, in *Fraude, contrefaçon, contrebande de l'Antiquité à nos jours*, a cura di Gérard Béaur et al., Librairie Droz «Publications d'histoire économique et sociale internationale», 2007, pp. 165-181.
- Silvia Marzagalli, *Négoce et politique des étrangers en France à l'époque moderne: discours et pratiques de rejet et d'intégration*, in *Les étrangers dans les villes-ports atlantiques (XVe-XIXe siècle)*, a cura di Mickaël Augeron e Pascal Even, Parigi, Les Indes Savantes, 2011, pp. 45-62.
- Silvia Marzagalli, *Les boulevards de la fraude. Le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2000.
- Paul Masson, *Les Bouches-du-Rhône, Encyclopédie Départementales*, vol. IV (2a parte), *Dictionnaire Biographique des origines à 1800*, Parigi, Librarie Ancienne Honorat Champion, 1931.
- Paul Masson, *Histoire du Commerce français dans le Levant au XVIIIe siècle*, Paris, Hachette, 1911.
- Paul Masson, *Ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui*, Parigi, Hachette, 1904.
- Paul Masson, *Histoire du Commerce français dans le Levant au XVIIe siècle*, Parigi, Hachette, 1896.
- Jerard-José Mattei, *Marseille: une cité face à la Révolution (1788-1792)*, Tesi di Dottorato, Aix-en-Provence, Aix-Marseille Université, 1978.
- Danilo Matteoni, *Livorno*, Bari, Laterza, 1985.
- Robert J. McCalla, *The Geographical Spread of Free Zones Associated with Ports*, in «Geoforum», n. 21/ 1, 1990, p. 121-134.
- Henri Méchoulan, *Amsterdam, XVIIe siècle: Marchands et philosophes. Les Bénéfices de la tolérance*, Paris, Autrement, 1993; Guillaume Calafat, *Familles, réseaux et confiance dans l'économie de l'époque moderne. Diasporas marchandes et commerce interculturel*, in «Annales. Histoire, Sciences Sociales», n. 2(66e année), 2011, pp. 513-531.
- Jesper Meijling, *La lenta diffusione di un modello: il porto franco da Livorno a Marstrand nel Settecento*, in «Nuovi Studi Livornesi», vol. XVII, 2010, pp. 95-120.
- Francesco Mengotti, *Il colbertismo (Ragionamento sulla libertà naturale nel commercio de' generi greggi, 1792)*, Firenze, stamperia Piatti, 1819.

- Simone Meyssonier, *Deux négociants économistes: Vincent de Gournay et Véron de Forbonnais*, in *Cultures et formations négociantes dans l'Europe moderne*, a cura di Franco Angiolini e Daniel Roche, Parigi, Edition de l'Ecole des Haute Etudes en Sciences Sociales, 1995, pp. 513-554.
- Simone Meyssonier, *Vincent de Gournay (1712-1759) et la Balance des hommes*, in «Population», vol. 45, n. 1, 1990, p. 87-112.
- Fabrice Micallef, *Approvisionnement, crise et diplomatie. L'expérience politique des dirigeants marseillais au temps de la ligue (1580-1596)*, in *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVIIe siècle à nos jours*, a cura di Le Mao Caroline e Philippe Meyzie, Parigi, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2015, pp. 423-434.
- Jean Louis Miège (a cura di), *Les céréales en Méditerranée: Histoire, Anthropologie, Economie*, Parigi, CNRS, 1993.
- Philippe Minard, *La fortune du colbertisme. Etat et industrie dans la France des Lumières*, Paris, Fayard, 1998.
- Bruno Minoletti, *I Porti Franchi*, Torino, Einaudi, 1939.
- Mario Mirri, *Fisiocrazia e riforme: il caso della Toscana e il ruolo di Ferdinando Paoletti*, in *Governare il mondo. L'economia come linguaggio della politica nell'Europa del Settecento*, a cura di Manuela Albertone, Milano, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, 2009, pp. 323-441.
- Harvey Mitchell, *Counter-revolutionary mentality and popular revolution: two case studies*, in «French government and society, 1500-1850», a cura di John Boscher, Londra, Athlone Press, 1973, pp. 231-260.
- Pietro Montanelli, *Il movimento storico della popolazione di Trieste*, Trieste, Giovanni Balestra, 1905.
- Renato Mori, *Le riforme leopoldine nel pensiero degli economisti toscani del '700*, Firenze, Sansoni Editore, 1951.
- Renato Moro, *Il tempo dei signori. Mentalità, ideologia, dottrine della nobiltà francese di Antico Regime*, Roma, Savelli Editore, 1981.
- Marco Moroni, *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, Claudio Zaccaria, Trieste, Editreg, 2009.
- Charles Mourrué, *Jean-Baptiste Estelle. Consul et échevin de Marseille de la fin du XVIIe au début du XVIII siècle*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 65, 1966, pp. 57-65.

- Léon Muel, *Précis historique des assemblées parlementaires et des hautes cours de justice en France de 1789 à 1895...*, Paris, Guillaumin, 1896.
- Leos Muller, *Commerce et navigation suédoise en Méditerranée à l'époque moderne, 1650-1815*, in «Revue d'Histoire Maritime», n. 13, 2011, pp. 45-70.
- Georges Musset, *Les ports francs, étude historique*, Parigi, Ernest Leroux, 1904.
- Bruno Musso, *Il porto di genova. La storia, i privilegi, la politica*, Torino, Celid, 2008.
- Giovanni Muto, *1649: Napoli tra repressione e rilegittimazione*, in *Territori, poteri, rappresentazioni nell'Italia di Età Moderna*, a cura di Biagio Salvemini e Angelantonio Spagnoletti, Bari, Edipuglia, 2012, pp. 127-140.
- Giovanni Muto, *Le finanze pubbliche napoletane tra riforme e restaurazione (1520-1634)*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1980.
- Maria Natale, *Sui piatti della bilancia. Le magistrature del commercio a Napoli (1690-1746)*, Milano, Giuffré, 2014.
- Maria Natale, *Per una pronta e spedita giustizia. Il Supremo Magistrato del Commercio di Napoli e le sue ascendenze francesi*, in *Lo spazio tirrenico nella "Grande Trasformazione". Merci, uomini e istituzioni nel primo Settecento e nel primo Ottocento*, a cura di Biagio Salvemini, Bari, Edipuglia, 2009, pp. 417-440.
- Arno Neele, *Between mainstay and internal colony: Zeeland and the decline of the Dutch Republic: 1750-1800*, in *The rise of economic societies in the Eighteenth Century*, a cura di Jani Marjanen e Koen Stapelbroek, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2012, pp. 285-312.
- Mona Ozouf, *Fortunes et infortunes d'un mot*, in «Le Débat», n. 13, 1981, pp. 28-39.
- Giangiacomo Panessa, e Olimpia Vaccari, *Livorno. Il primato dell'immagine*, Pisa, Pacini Editore.
- Valeria Pansini, *Guerre de course et approvisionnement en mer de Gênes (1793): entre neutralité et survie*, in *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVIe siècle à nos jours*, a cura di Le Mao Caroline e Philippe Meyzie, Parigi, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2015, pp.467-478.
- Daniel Panzac, *Quarantaines et lazarets. L'Europe et la peste d'Orient (XVIIe-XXe siècles)*, Edisud, Aix-en-Provence, 1986.
- Elena Papagna, *Il problema del sale tra Genova, il Finale e la Spagna alla fine del '600*, in *Genova, la Liguria e l'oltremare tra Medioevo ed Età Moderna. Ricerche d'archivio*, vol. II, a cura di Raffaele Belvederi, Genova, Fratelli Bozzi, 1976, pp. 431-462.
- Richard Pares, *War and Trade in the West Indies*, Routledge, Londra, 1932.

- Cristina Passetti, *Saper leggere et scrivere, ed un poco d'abbacco: il modello sociale di Antonio Genovesi*, in *Modelli d'oltreconfine, prospettive economiche e sociali negli antichi stati italiani*, a cura di Antonella Alimento, Roma, Edizioni di storia e letteratura, 2009, pp. 131-145.
- Onorato Pastine, *Genova e l'Impero Ottomano nel secolo XVII*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 1952.
- Onorato Pastine, *La politica di Genova nella lotta veneto-turca: dalla guerra di Candia alla pace di Passarowitz*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n. LXVII, 1938, pp. 1-153.
- Thomas Philipp, *The Syrians in Egypt, 1725–1975*, Stuttgart, Franz Steiner, 1985.
- Maria Pia Pedani, *Venezia, porta d'Oriente*, Bologna, il Mulino, 2010.
- Marie-Louise Pelus-Kaplan, *Travail, immigration et citoyenneté dans les villes hanséatiques, au XVIe-XVIIe siècle, d'après les exemples de Lubeck, Hambourg et Danzig*, in *Etrangers et Sociétés. Représentations, coexistences, interactions dans la longue durée*, a cura di Pilar Gonzales-Bernaldo, Manuela Martini e Marie-Louise Pelus-Kaplan, Rennes, Presse Universitaires de Rennes, 1978, pp. 337-349.
- Emmanuel Pénicaut, *Faveur et pouvoir au tournant du Grand Siècle. Michel Chamillart. Ministre et secrétaire d'Etat de la Guerre de Louis XIV*, Parigi, Ecole des Chartes, 2004.
- Christian Pfister-Langanay, *De la Manche à la Méditerranée: la navigation du royaume de France (1781-1791)*, in «Revue d'Histoire Maritime», n. 13, 2011, pp. 101-117.
- Luisa Piccinno, *Il commercio marittimo e lo sviluppo del porto di Genova tra Medioevo ed età Moderna*, in «Rivista di Storia Economica», n. 12, 2004, pp. 1-27.
- Luisa Piccinno, *La riflessione economica in Liguria tra scienza e pratica (XVI-XIX)*, in «Rivista di Storia Economica», n. 5, 2002.
- Luisa Piccinno, *Economia portuale e operatività marittima*, Genova, secc.XVII-XIX, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2000.
- Louis Pierrein, *Marseille et le protectionnisme. La bataille antiprotectionniste en 1891*, in «Annales de la Faculté des Lettres d'Aix», vol. XXVII, 1953.
- Valérie Pietri, *Vraie et fausse noblesse: l'identité nobiliaire provençale à l'épreuve des réformations (1656-1718)*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 66, 2003, pp. 79-91.
- Francesco Podestà, *Il porto di Genova, dalle origini fino alla caduta della repubblica genovese (1797)*, Genova, Edizioni grafiche artigiana, 1969.

- Karl Polanyi, *Ports of Trade in Early Societies*, in «Journal of Economic History» n.23/1, 1963, pp. 30-45.
- Valeria Polonio, *L'amministrazione della "Res pubblica" genovese fra Tre e Quattrocento. L'archivio "Antico Comune"*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n. XVIII, 1977.
- Gérard Poumarede, *Négociier près la Sublime Porte: jalons pour une nouvelle histoire des capitulations ottomanes*, in *L'invention de la diplomatie: Moyen Age, temps modernes*, a cura di Lucien Bely, Rennes, Presses Universitaires de France, 2010, pp. 71-85.
- Gérard Poumarede, *La France et les barbaresques: police des mers et relations internationales en Méditerranée (XVIe-XVIIe siècle)*, in «Revue d'Histoire Maritime», n. 4, 2005, pp. 117-146.
- Félix Prat, *Le rôle de Gênes et Marseille dans la Méditerranée*, Marseille, Chambre de Commerce de Marseille, 1935.
- Danilo Presotto, *Da Genova alle Indie alla metà del Seicento*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», vol. IX(LXXXIII), 1969, pp. 69-91.
- Danilo Presotto, *Genova 1656-1657. Cronache di una pestilenza*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», vol.V (LXXIX), fasc.II, Genova, 1965, pp. 313-435.
- Adriano Prosperi (a cura di), *Livorno 1606-1806: luogo di incontro tra popoli e culture*, Torino, Allemandi, 2009.
- Julien Puget, *Les négociants marseillais et la fabrique urbaine, entre désintérêt immobilier et implication politique (1666-1789)*, in *Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au XVIIIe siècle: institutions, appartenances, pratiques*, a cura di Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour, Biagio Salvemini, Aix-en-Provence, UMR Telemme, 2014, p. 141-158.
- Xavier Raduget, *La carrière politique de l'abbé Maury de 1786 à 1791 (suite)*, in «Revue d'histoire de l'Église de France», t. 3, n. 18, 1912. pp. 631-643.
- Gaston Rambert (a cura di), *Histoire du commerce de Marseille*, voll. IV-V-VI, Parigi, Plon, 1949-1966.
- Gaston Rambert, *Nicolas Arnoul, Intendant des galères à Marseille (1665-1674)*, Marsiglia, Editions de Provincia, 1931.
- Anna Maria Rao, *Corte e paese, il Regno di Napoli dal 1734 al 1806*, in *All'ombra della corte, Donne e potere nella Napoli borbonica (1734-1860)*, a cura di Mirella Mafri, Napoli, Fridericiana Editrice Universitaria, 2010, pp. 11-30.

- Anna Maria Rao, *Economia e morale nella scuola genovesiana*, in *Modelli d'oltreconfine, prospettive economiche e sociali negli antichi stati italiani*, a cura di Antonella Alimento, Roma, Edizioni di storia e letteratura, 2009, pp. 179-190.
- Anna Maria Rao, *Il Regno di Napoli nel Settecento*, Napoli, Guida, 1983.
- Nicholas K. Rauh, *The sacred bonds of commerce. Religion, economy and trade society at Hellenistic roman Delos*, Amsterdam, J.C. Gieben, 1993.
- Olivier Raveaux, *Entre réseau communautaire intercontinental et intégration locale: la colonie marseillaise des marchands arméniens de la Nouvelle-Djoufha (Ispahan), 1669-1695*, in «Revue d'histoire moderne et contemporaine», n. 59, 2012/1, pp. 83-102.
- Olivier Raveaux, “*À la façon du Levant et de Perse*”: *Marseille et la naissance de l'indiennage européen (1648-1689)*, in «Rives nord-méditerranéennes», n. 29, 2008, pp. 37-51.
- Benjamin Ravid, *A tale of three cities and their Raison d'état: Ancona, Venice, Livorno, and the competition for Jewish merchants in the sixteenth century*, in «Mediterranean Historical Review», n. 6/2, 1991, p. 138-162.
- Blythe Alice Raviola, *I governatori Sabaudi di Nizza e Villafranca tra XVIe-XVIIe secolo*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 73, 2006, pp. 233-252.
- Gary Reger, *Regionalism and change in the economy of independent Delos*, Berkeley, University of California Press, 1994.
- Francesco Renda, *L'Inquisizione in Sicilia. I fatti. Le persone*, Palermo, Sellerio, 1997.
- Robert B. Revere, *No Man's Coast': Ports of Trade in the Eastern Mediterranean*, in *Trade and Market in the Early Empires. Economies in History and Theory*, a cura di Karl Polanyi et al., New York, The Free Press, 1957, pp. 38-63.
- Jean Reynaud, *Joseph Fabre et la naissance des industries de la faïence et de la soie*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 9, 1950, pp. 33-40.
- Jean Reynaud, *La Chambre de Commerce de Marseille à travers ses archives*, Marseille, M. Audry, 1947.
- Giuseppe Ricuperati, *Alessandro Riccardi e le richieste del ceto civile all'Austria nel 1707*, in «Rivista Storica Italiana», n. LXXXI/IV, 1969, pp. 745-777.
- Achille Riggio, *Genovesi e tabarchini in Tunisia settecentesca*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n. LXXI (1948), pp. 1-7.
- Adolphe Robert e Gaston Cougny (a cura di), *Dictionnaire des parlementaires français*, 5 voll., Paris, Bourloton, 1789-1889.



- Maria Stella Rollandi, *Mimetismo di bandiera nel Mediterraneo del secondo settecento. Il caso del Giorgio inglese*, in «Società e Storia», n. 130, 2010, pp. 721-742.
- Ruggiero Romano, *Le commerce du Royaume de Naples avec la France et les pays de l'Adriatique au XVIIIe siècle*, Parigi, S.E.V.P.E.N., 1951.
- Marcel Roncayolo, *L'imaginaire de Marseille. Port, ville, pole*, Lione, ENS Editions, 1990.
- Dennis A. Rondinelli, *Export Processing Zones and Economic Development in Asia: A Review and Reassessment of a Means of Promoting Growth and Jobs*, in «American Journal of Economics and Sociology», n. 46/ 1, 1987, pp. 89-105.
- Salvatore Rotta, *Idee di riforma nella Genova settecentesca e la diffusione del pensiero di Montesquieu*, in «Il movimento operaio e socialista in Liguria», n. VII, 1961, pp. 205-284.
- Enid M. G. Routh, *Tangier: England's Lost Atlantic Outpost 1661-1684*, Londra, John Murray, 1912.
- Bernard Roux, *Le régime des franchises de Marseille au début de la Restauration*, Tesi di Laurea, Aix-en-Provence, Université d'Aix-Marseille, 1958.
- M. J.-C. Roux, *Marseille et la liberté commerciale*, in «Bulletin de la société de géographie de Marseille», t. 16, 1892.
- Robert Sabatino Lopez, *Quattrocento genovese*, in *Su e giù per la storia di Genova*, Genova, Università di Genova, 1975.
- Boubaker Sadok, *Les génois de Tabarka et la Régence de Tunis au XVIIème siècle et au XVIIIème siècle*, in *Rapporti Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'Età Moderna*, vol.VII, a cura di Raffaele Belvederi, Genova, Fratelli Bozzi, 1989, pp. 275-295.
- Boubaker Sadok, *La Régence de Tunis au XVIIe siècle: ses relations commerciales avec les ports de l'Europe méditerranéenne, Marseille et Livourne*, Zaghouan, CEROMA, 1987.
- Peter Sahlins, *Unnaturally French: foreign citizens in the Old Regime and after*, Ithaca, Cornell University Press, 2004.
- Peter Sahlins, Rab Sylvie e Alduy Cécile, *La nationalité avant la lettre. Les pratiques de naturalisation en France sous l'Ancien Régime*, in «Annales. Histoire, Sciences Sociales», 55<sup>e</sup> année, n. 5, 2000, pp. 1081-1108.
- John C. Sainty (a cura di), *Office-Holders in Modern Britain: vol.3, Officials of the Boards of Trade 1660-1870*, Londra, J.C. Sainty, 1974.
- Georges Saint-Yves, *Les pertes du commerce de Marseille, de la rupture de la paix de Nimègue à la paix de Ryswick (1688-1698)*, in «Bulletin de Géographie Historique et Descriptive», n. 2, 1896, pp. 205-246.

- Biagio Salvemini, *Negli spazi mediterranei della "decadenza". Note su istituzioni, etiche e pratiche mercantili della tarda età moderna*, in «Storica», n. 51, 2011, pp. 7-51.
- Biagio Salvemini, *The intervention practices of the late Ancient Regime. Notes on the institutional and mercantile spheres of the Eighteenth-Century Europe*, in *War, Trade and Neutrality. Europe and the Mediterranean in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, a cura di Antonella Alimento, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 160-168.
- Biagio Salvemini, *Innovazione spaziale, innovazione sociale: traffici, mercanti e poteri nel secondo Settecento*, in *Lo spazio tirrenico nella grande trasformazione*, a cura di Biagio Salvemini, Bari, Edipuglia, 2009, pp. V-XXX.
- Biagio Salvemini, *Spazi del mercato, spazi dei mercanti: gerarchie sociali ed istituzioni a Marsiglia tra la Fronda e la Rivoluzione*, in *Acque, terre e spazi dei mercanti. Istituzioni, gerarchie, conflitti e pratiche dello scambio dall'età antica alla modernità*, a cura di Daniele Andreozzi, Loredana Panariti, Claudio Zaccaria, Trieste, Editreg, 2009, pp. 15-40.
- Biagio Salvemini, *The arrogance of the market: the economy of the Kingdom of Naples between the Mediterranean and Europe*, in *Naples in the eighteenth century*, a cura di Gerolamo Imbruglia, Cambridge, Cambridge University Press, 2000, pp. 44-69.
- Biagio Salvemini, *Economia politica e arretratezza meridionale nell'età del Risorgimento. Luca de Samuele Cagnazzi e la circolazione dello Smithianesimo nel Regno di Napoli*, Bari, Milella, 1981.
- Manuel Herrero Sanchez, *Republican diplomacy and the power balance in Europe*, in *War, trade and neutrality*, a cura di Antonella Alimento, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 23-40.
- Marco Santoro, *Le Secentine napoletane della Biblioteca Nazionale di Napoli*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1986.
- Guy Saupin, *La présence marchande dans les Municipalités des villes portuaires en France à l'Époque Moderne*, in *Gens de mer. Ports et Cités aux Époques Ancienne, Médiévale et Moderne*, a cura di Éric Guerberd e Gérard Le Bouedec, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013, pp. 219-240.
- André Sauveplane, *Une famille nîmoise de la Révolution à l'Empire: Etienne-David Meynier de Salinelles, maire de Nîmes, 1793*, Nîmes, éditions Lacour, 1989.
- Thomas J. Schaeper, *Government and Business in Early Eighteenth-Century France: the case of Marseille*, in «Journal of European Economic History», vol. 17/3, 1988, pp. 531-557.
- Thomas Schaeper, *The French council of commerce, 1700-1715*, tesi di Laurea, Ohio University, 1977.

- Ellery Schalk, *L'épée et le sang*, Champ Vallon, Seyssel, 1996.
- Gustav Schelle, *Le docteur Quesnay*, Paris, Felix Alcan, 1907.
- Patrizia Schiappacasse, *Marseille et Gênes, une farouche rivalité*, in «Marseille, Revue Municipale», n. 188, 2000, pp. 82-87.
- Patrizia Schiappacasse, *Genova e Marsiglia nella seconda metà del XVIII secolo*, in «Atti Società Ligure di Storia Patria», n. 22, 1982.
- Michelangelo Schipa, *Il Regno di Napoli al tempo di Carlo di Borbone*, Napoli, Luigi Pierro e figlio, 1904.
- Margrit Schulte Beerbuhl, *Trading with the enemy. Clandestine networks during the napoleonic wars*, in «Quaderni Storici», n. 143/2, 2013, pp. 541-566.
- Stanford Jay Shaw, Ezel Kural Shaw, *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey*, New York, Cambridge University Press, 1976.
- Carlo Silvestri, *Tiberio Carafa e la congiura di Macchia*, in *Dizionario biografico degli irpini*, vol. III, a cura di Francesco Barra, Avellino, Elio Sellino Editore, 2009.
- Maria Sirago, *Il sistema delle dogane nel Regno di Napoli tra '500 e '800*, in *Istituzioni e traffici nel Mediterraneo tra età antica e crescita moderna*, a cura di Raffaella Salvemini, Roma, CNR, 2009, pp. 313-338.
- Jean-François Solnon, *Sources d'histoire de la France moderne – XVIe, XVIIe, XVIIIe siècle*, Paris, Larousse, 1994.
- Céline Spector, *Montesquieu: liberté, droit et histoire*, Paris, Éditions Michalon, 2010.
- Céline Spector, *Montesquieu et l'émergence de l'économie politique*, Paris, Honoré Champion, 2006.
- Giorgio Spini, *Architettura e politica da Ferdinando I a Cosimo I*, Firenze, Olschki Editore, 1976.
- Marcello Staglieno, *Degli ebrei in Genova*, in «Giornale Ligustico», vol. V/3, 1876, pp. 173-185, 394-415.
- Koen Stapelbroek, *The Haarlem 1771 prize essay on the restoration of Dutch trade and the economic branch of the Holland Society of Science*, in *The rise of economic societies in the Eighteenth Century*, a cura di Jani Marjanen e Koen Stapelbroek, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2012, pp. 257-284.
- Koen Stapelbroek, *The emergence of Dutch neutrality: Trade, treaty politics and the peace of the Republic*, in *War, trade and neutrality*, a cura di Antonella Alimento, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 129-145.

- Koen Stapelbroek, *Economic reform and neutrality in Dutch political pamphlets, 1741-1779*, in *Pamphlets and politics in the Dutch Republic*, a cura di Femke Deen, David Onnekink e Michel Reinders, Leida, Brill, 2011, pp. 173-204.
- Koen Stapelbroek, *Dutch commercial decline revisited: the future of international trade and the 1750s debate about a limited free port*, in *Governare il mondo. L'economia come linguaggio della politica nell'Europa del Settecento*, a cura di Manuela Albertone, Milano, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, 2009, pp. 227-255.
- Tristan Stein, *Tangier in the restoration empire*, in «The Historical Journal», n. 54/4 (2011), pp. 985-1011.
- Piotr Steinkeller, *The administrative and economic organization of the Ur III state: the core and the periphery*, in *The organization of power: aspects of bureaucracy in the Ancient Near East*, a cura di McGuire Gibson e Robert D. Biggs, Chicago, The Oriental Institute of the University of Chicago, 1991, pp. 15-33.
- Sanjay Subrahmanyam, *Merchant networks in the Early Modern World*, Brookfield, Variorum.
- Junko Therese Takeda, *Marseille between Crown and Commerce*, Baltimore, John Hopkins University Press, 2011.
- Junko Thérèse Takeda, *Levantines and Marseille: the politics of naturalization and neutralization in Early Modern France, 1660-1720*, in «Seventeenth-Century French Studies», n.30/2, 2008, pp.170-181.
- Junko Thérèse Takeda, *French absolutism, marseillais civic humanism, and the languages of public good*, in «The Historical Journal», n. 49/3, 2006, pp. 707-734.
- Attilio Tamaro, *Storia di Trieste*, Roma, Atesa, 1924.
- Jean Tarrade, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime: l'évolution du régime de l'exclusif de 1763 à 1789*, 2 voll. Tesi di Dottorato, Parigi, Faculté de Lettres et Sciences Humaines, 1972.
- Corey S. Tazzara, *Managing Free Trade in Early Modern Europe: Institutions, Information, and the Free Port of Livorno*, in «The Journal of Modern History», n. 86/3, 2014, pp. 493-529.
- Corey S. Tazzara, *The masterpiece of the Medici: commerce, politics and the making of the free port of Livorno, 1574-1790*, Tesi di Dottorato, Stanford University, 2011.
- Octave Teissier, *Les anciennes familles marseillaises*, Lafitte Reprints, Marseille, 1995 (1888).

- Octave Teissier, *Armorial des échevins de Marseille de 1660 à 1790*, Marseille, Marius Olive, 1883.
- Octave Teissier, *Inventaire des Archives historiques de la Chambre de Commerce de Marseille*, Marseille, Barlatier, 1878.
- ora Temple, *Municipal elections and municipal oligarchies in eighteenth-century France*, in *French government and society, 1500-1850*, a cura di John Boscher, Londra, Athlone Press, pp. 70-91.
- Jacques Teneur, *Les commerçants dunkerquois à la fin du XVIIIe siècle et les problèmes économiques de leur temps*, in «Revue du Nord», vol. 48, n. 188 (gennaio-marzo 1966), pp. 17-49.
- Michel Terrisse, *A propos de la peste de Marseille*, in «Provence Historique», n. 195-196, 1999, pp. 495-500.
- Allain Thierry, *Les Néerlandais et le marché monétaire levantin dans la seconde moitié du XVIIe siècle (1648-1701)*, in «Histoire, économie & société», vol. 2, 2008, pp. 21-38.
- Etienne Thuau, *Raison d'état et pensée politique à l'époque de Richelieu*, Parigi, Colin, 1966.
- Antonio Trampus, *Gianrinaldo Carli at the centre of the Milanese Enlightenment*, in «History of European ideas», n. 4, 2006, pp. 456-76.
- Carmelo Trasselli, *Mercanti forestieri in Sicilia in Età Moderna*, in *Storia della Sicilia*, vol.VII, a cura di Rosario Romeo, Napoli, Società Editrice Storia di Napoli e della Sicilia, 1978.
- Francesca Trivellato, *The familiarity of strangers: the Sephardic diaspora, Livorno, and cross-cultural trade in the early modern period*, New Haven, Yale University press, 2009.
- Francesca Trivellato, *A Republic of Merchants?*, in *Finding Europe. Discourses on Margins, Communities, Images, ca. 13th-ca. 18th Centuries*, a cura di Anthony Molho, Diogo Ramada Curto, New York, Berghahn Books, 2007, pp. 133-158.
- Jacques Truchet, *Théâtre du XVIIIe siècle*, vol. II, Paris, Gallimard, 1974, pp. 1459-1465.
- Alessandro Tuccillo, *La frontiera de la civilisation. Royaume de Naples et Méditerranée dans les écrits des illuministes méridionaux*, in *Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au XVIIIe siècle: institutions, appartenances, pratiques*, a cura di Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour, Biagio Salvemini, Aix-en-Provence, UMR Telemme, 2014, p. 159-173.

- Rossana Urbani, Mimma Figari, *Considerazioni sull'insediamento ebraico genovese (1600-1750)*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», vol. XXIX(CIII), 1989, pp. 307-337.
- Rossana Urbani, *Nuovi documenti sulla formazione della Nazione Ebraica nel Genovesato durante il XVII secolo*, in *Atti del II Congresso Internazionale Italia Judaica: gli ebrei in Italia tra Rinascimento ed età barocca*, Genova, 10-15 giugno 1984, Roma, Ministero per i beni culturali e ambientali, Ufficio centrale per i beni archivistici, 1986, pp. 193-209.
- Rossana Urbani, Guido Nathan Zazzu, *Ebrei a Genova*, Genova, Archivio di Stato di Genova, 1984.
- Rob van Engelsdorp Gastelaars, Jacqueline Vijgen, e Michiel Wagenaar, *Jewish Amsterdam 1600-1940: from «ghetto» to «neighborhoods»*, in *Immigration et société urbaine en Europe occidentale, XVIe XXe siècle*, a cura di Etienne François, Parigi, Editions Recherches sur la Civilisation, 1985, pp. 127-141.
- Constant Vautravers, *Marseille contre Paris, la bataille antiprotectionniste, 1880-1910*, in *Marseille, face au(x) pouvoir(s)*, a cura degli Archives Départementales des Bouches-du-Rhône, Marsiglia, Conseil Départementale des Bouches-du-Rhône, 2002, pp. 118-123.
- Franco Venturi, *Settecento riformatore*, vol.5, *L'Italia dei lumi (1764-1790)*, t.2, *La Repubblica di Venezia (1761-1797)*, Torino, Einaudi, 1989.
- Franco Venturi, *Utopia e riforma nell'illuminismo*, Torino, Einaudi, 1970.
- Franco Venturi, *Un bilancio della politica economica di Carlo di Borbone. L'economia del commercio di Napoli di Giovanni Battista Maria Jannucci*, in «Rivista Storica Italiana», fasc. IV, 1969, pp. 882-902.
- Michel Vergé-Franceschi, *Roux de Corse (1704-1792), principal armateur marseillais*, in *Commerce et échanges maritimes, XVIe-XIXe siècle*, a cura di Michel Vergé-Franceschi, Ajaccio, Alain Piazzolla, 2005, pp. 111-130.
- Michel Vergé-Franceschi, *Toulon, port royal 1481-1789*, Parigi, Tallandier, 2002.
- Paul Vernière, *Montesquieu et l'Esprit des lois ou la raison impure*, Paris, CDU-SEDES, 1977.
- Enrico Vidal, *Il pensiero civile di Paolo Mattia Doria negli scritti inediti*, Milano, Giuffré, 1953.
- Pasquale Villani, Giuseppe Zurlo. *La crisi dell'antico regime e la ricostruzione dello stato*, in *Mezzogiorno tra riforme e rivoluzione*, Laterza, Bari, 1974, pp. 213-330.
- Pasquale Villani, *Lodovico Bianchini*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol.10, 1968.

- Rosario Villari, *Un sogno di libertà. Napoli nel declino di un'impero, 1585-1648*, Milano, Mondadori, 2012.
- Stefano Vinci, *Dal parlamento al decurionato, l'amministrazione dei comuni del Regno di Napoli nel decennio francese*, in «Archivio Storico del Sannio», anno XIII n.2, 2008, pp. 189-218.
- Michel Vovelle, *Les sans-culottes marseillais: Le mouvement sectionnaire du jacobinisme au fédéralisme 1791-1793*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2013.
- Michelle Vovelle (a cura di), *L'image de la Révolution Française: communications présentées lors du Congrès Mondial pour le Bicentenaire de la Révolution*, Paris, Pergamon, 1989.
- Raymond J. Waldmann, *Managed trade: the new competition between nations*, Cambridge, Ballinger Pub Co, 1986.
- Jeremy J. Whitman, *Trade and the regeneration of France, 1789-91: Liberalism, Protectionism, and the Commercial Policy of the National Constituent Assembly*, in «European History Quarterly», vol. 31/2, 2001, pp. 171-204.
- Adam Wiszniewski, *Histoire de la Banque de Saint-Georges de Gênes, la plus ancienne banque de l'Europe*, Paris, Guillaumin et co., 1985.
- Stuart Woolf, *Il Risorgimento italiano*, vol. I, Torino, Einaudi, 1981.
- Jean-Baptiste Xambo, «Vuyder la ville». *La fabrique de la citoyenneté dans un port méditerranéen (1660-1710)*, Tesi di Dottorato, Marsiglia, EHESS, 2014.
- Francisco Javier Zamora Rodriguez, *Les François lui ont l'obligation d'avoir favorisé leur commerce pendant la guerre: représentation consulaire, fraude et contrebande commerciale*, in *Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au XVIIIe siècle: institutions, appartenances, pratiques*, a cura di Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour, Biagio Salvemini, Aix-en-Provence, UMR Telemme, 2014, pp. 17-33.
- Themistocles Zammit, *Malta: the islands and their history*, La Valletta, The Malta Office, 1929.
- Francisco Javier Zamora Rodriguez, *Les François lui ont l'obligation d'avoir favorisé leur commerce pendant la guerre: représentation consulaire, fraude et contrebande commerciale*, in *Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au XVIIIe siècle: institutions, appartenances, pratiques*, a cura di Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour, Biagio Salvemini, Aix-en-Provence, UMR Telemme, 2014, p. 17-33.
- Mireille Zarb, *Les privilèges de la ville de Marseille du Xème siècle à la Révolution*, Parigi, A. & J. Picard, 1961.

- André Zysberg, *La punition de Marseille par Louis XIV en mars 1660: un châtement fécond*, in «European Urban History», n. 26, 2012, pp. 115-129.
- André Zysberg, *Marseille au temps du Roi-soleil: la ville, les galères, l'arsenal, 1660 à 1715*, Marseille, Jeanne Laffitte, 2007.



## Sitografia

- Daniele Andreozzi, «*La gloria di un dilatato commercio*». *L'intrico delle politiche e lo sviluppo di Trieste nell'Adriatico centro settentrionale (1700-1730)*, in «Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines», n. 127/1 (2015), Url: <http://mefrim.revues.org/2125>.
- Guenièvre Antonini-Fournier, *Réduire la ville en carte, une mise en ordre du territoire? Vues et plans de Barcelone, Gênes et Marseille du XVIIe à la fin du XIXe siècle*, in «Liame», n. 24, 2012, pp. 1-23. Url: <http://liame.revues.org/262>
- Mario Barsali, *Carlo Afan de Rivera*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 1, 1960. Url: [http://www.treccani.it/enciclopedia/afan-de-rivera-carlo\\_\(Dizionario-Biografico\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/afan-de-rivera-carlo_(Dizionario-Biografico)/)
- Luigino Bruni, *Antonio Genovesi*, in *Il contributo italiano alla storia del Pensiero, Economia* (2012), enciclopedia Treccani online, Url: [http://www.treccani.it/enciclopedia/antonio-genovesi\\_%28Il-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Economia%29/](http://www.treccani.it/enciclopedia/antonio-genovesi_%28Il-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Economia%29/)
- Silvio De Majo, *Carlo de Marco*, in «Dizionario Biografico degli Italiani», vol. 38, 1990. Url: [http://www.treccani.it/enciclopedia/carlo-de-marco\\_%28Dizionario-Biografico%29/](http://www.treccani.it/enciclopedia/carlo-de-marco_%28Dizionario-Biografico%29/)
- Guillaume Calafat e Sonia Goldblum, *Diaspora(s): liens, historicité, échelles*, in «Tracés. Revue de Sciences humaines», n. 23, 2012. URL: <http://traces.revues.org/5542>
- François-Xavier Emmanuelli, *L'administration provinciale des États de Provence (XVIe–XVIIIe siècles). Bilan provisoire*, in «Liame», n. 23, 2011, pp. 1-17. Url: <http://liame.revues.org/129>
- Antonio Maria Fusco, *Lodovico Bianchini*, in *Il Contributo italiano alla storia del Pensiero*, Enciclopedia Treccani online, Url: [http://www.treccani.it/enciclopedia/lodovico-bianchini\\_%28Il-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Economia%29/](http://www.treccani.it/enciclopedia/lodovico-bianchini_%28Il-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Economia%29/)
- Hichem Ghorbel, *La dépendance de l'économie ou le libéralisme impur de Montesquieu*, relazione tenuta al *Philosopher aux Portes du Désert. Idée d'Autonomie: Enjeux Ontologique, Critiques et Politique*, Tozeur, 19-22 novembre 2009. Url: <http://archive.li/9NfXI>
- Walter Maturi, *Luigi cavalier de' Medici, principe d'Ottaiano e duca di Sarno*, in «Enciclopedia Italiana», 1934. Url: [http://www.treccani.it/enciclopedia/medici-luigi-cavalier-de-principe-d-ottaiano-e-duca-di-sarno\\_%28Enciclopedia-Italiana%29/](http://www.treccani.it/enciclopedia/medici-luigi-cavalier-de-principe-d-ottaiano-e-duca-di-sarno_%28Enciclopedia-Italiana%29/)

- Francesco Sofia, *Melchiorre Gioia*, in Enciclopedia Treccani online, *Il contributo italiano alla storia del Pensiero*, Url: [http://www.treccani.it/enciclopedia/melchiorre-gioia\\_%28Il-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Economia%29/](http://www.treccani.it/enciclopedia/melchiorre-gioia_%28Il-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Economia%29/)
- Antonio Trampus, *Gian Rinaldo Carli*, in *Il contributo italiano alla storia del Pensiero, Economia (2012)*, enciclopedia Treccani online, Url: [http://www.treccani.it/enciclopedia/gian-rinaldo-carli\\_%28Il-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Economia%29/](http://www.treccani.it/enciclopedia/gian-rinaldo-carli_%28Il-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Economia%29/)
- Jean Baptiste Xambo, *Citoyenneté et commerce. L'affaire Villareal ou la fabrique controversée du mercantilisme marseillais (1669-1682)*, in «Mélanges de l'École française de Rome», n.127-1, 2015. Url: <https://mefrim.revues.org/2147>

#### Fonti a stampa

- AA.VV., *Encyclopédie Méthodique, Commerce*, 3 voll., Parigi, Panckoucke, 1783-1784.
- Domenico Alfeno (a cura di), *Pragmaticae, Edicta, Decreta interdicta regiaeque sanctiones regni neapolitani*, vol.II, Napoli, Antonio Cervoni, 1772.
- Biagio Altomare (a cura di), *Pragmaticæ, edicta, decreta, regiæque sanctiones Regni Neapolitani, pluribus additis, suisque locis optima methodo, & labore collocatis*, Napoli, Michele Aloisio Muzio, 1715.
- Anonimo, *Poche parole di risposta al progetto di una Società anonima per la costruzione di un lazzeretto a peste nel porto di Miseno; di una Dogana di scala-franca con grandi magazzini circostanti il bacino del porto di Napoli; di un porto militare nella Darsena*, Napoli, 1836.
- Anonimo, *Règlement pour le port franc de Cadix*, Dunkerque, Veuve Weins, 1829.
- Anonimo, *Editto Reale per lo ristabilimento, ed ampliacione de' privilegi, e del Salvocondotto della scala, e porto franco della città di Messina*, Napoli, Stamperia Reale, 1784.
- Anonimo, *Proposal made by his highness the Prince of Orange to their high mightiness the States-General and to the States of Holland and West Friezland, for redressing and amending the Trade of the Republic*, Londra, H. Kent, 1751.
- Anonimo, *Arrêt du Conseil du Roi portant Etablissement d'un Conseil du Commerce du 29 juin 1700*, British Library, 1700, digitalizzato il 26 febbraio 2016.
- Anonimo, *Leggi delle Compere di San Giorgio*, Genova, Giuseppe Pavoni, 1634.
- Michel Battur, *Question des entrepôts et ports francs*, Paris, De Roret, 1845.
- Luigi Tommaso Belgrano, *Opuscoli di Benedetto Scotto gentiluomo Genovese circa un progetto di navigazione pel settentrione alla China et alle Indie orientali*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», vol. V, 1867, pp. 273-353.
- Jeremy Bentham, *An account of french usurpation upon the trade of England*, Londra, 1679.
- Sébastien Bertaut, *Marseille et les intérêts nationaux qui se rattachent à son port*, Marseille, Barlatier-Feissat et Demonchy, 1845.
- Lodovico Bianchini, *Della storia delle finanze del regno di Napoli*, Napoli, Stamperia Reale, 1859.
- Lodovico Bianchini, *Della scienza del ben vivere sociale e della economia degli stati*, Napoli, Francesco Lao, 1845.

- Lodovico Bianchini, *Della storia economico-civile di Sicilia*, vol. 2, Palermo, Francesco Lao, 1841.
- Lodovico Bianchini, *Sul progetto di un porto franco a Nisita e di un lazzeretto da peste a Miseno: alquante considerazioni*, Napoli, dalla Tipografia Flautina, 1834.
- Pierre Bonassieux, *Conseil de Commerce et Bureau de Commerce (1700-1791)*, Genève, Mégariotis Reprints, 1979.
- Giovanni Botero, *Della Ragion di Stato*, Venezia, De Ferrari, 1589.
- Francis Brewster, *Essays on trade and navigation*, Londra, Tho. Cockerill, 1695.
- Carlo Antonio Broggia, *Trattato dei tributi*, in *Scrittori classici di economia politica, parte antica*, vol. IV, Milano, 1804 (1.,ed. 1743).
- Jean Alexandre C. Buchon, *Oeuvres de Michel de Montaigne*, Parigi, Auguste Desrez, 1838.
- Joseph Capus e André-Louis, Esprit de Sinety, *Mémoire de la Chambre de Commerce de Marseille sur la franchise de son port, ville et territoire*, Paris, H. Agasse, ottobre 1804.
- Tiberio Carafa, *Memorie di Tiberio Carafa, principe di Chiusano*, Napoli, Società Napoletana di Storia Patria, 2009 (Archivio di Stato di Napoli, Biblioteca, nn. 76-76/5).
- Gian Rinaldo Carli, *Saggio politico ed economico sopra la Toscana fatto nell'anno MDCCLVII*, in *Delle Opere del Signor Commendato Don GianRinaldo Conte Carli*, Milano, Monastero s.Ambrogio Maggiore, 1784 (1., ed.1757).
- Michele Celesti, *Memoria sul porto franco e sul campo ossia debito pubblico della città di Messina*, Napoli, Stamperia della Sirena, 1837.
- Michele Giacomo Cevasco, *Statistique de la ville de Gênes*, 2 voll., Genova, 1838 – 1840.
- Chambon, M. *Le commerce de l'Amérique par Marseille*, Avignone, 1764.
- Joseph Chamoulad, *Sur les ports francs, et particulièrement sur la franchise de Dunkerque*, Lille, L.Danel, 1799.
- Jean-Antoine Chaptal, *De l'industrie française*, vol. II, Paris, Antoine-Augustin Renouard, 1819.
- Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, vol. 1-2, Paris, Imprimerie Impériale, 1861-1863.
- Pietro Custodi et al., *Scrittori classici italiani di economia politica*, San Zeno, G.G. Destefanis, 1803-16.
- Pierre Dedessuslamare, *Observations sur l'importance du port de Marseille*, Marsiglia, La Chérie, 1800.

- Georg Bernhard Depping, *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV*, vol. I, Parigi, Imprimerie Nationale, 1850.
- Antonio Genovesi, *Lezioni di economia civile*, a cura di Francesca Dal Degan, Milano, Università Cattolica, 2013 (1.ed., 1765-67, 2 voll.).
- Drouin De Bercy, *De Saint-Domingue, de ses guerres, de ses révolutions, de ses ressources*, Parigi, Hocquet, 1814.
- Filippo De Iorio, *Serafino Biscardi*, in *Biografie degli uomini illustri del Regno di Napoli*, vol. V, Napoli, Nicola Gervasi, 1818.
- François Véron Duverger de Forbonnais, *Questions sur le commerce des français au Levant*, Marsiglia, Carapatria, 1755.
- Alphonse-Toussaint-Joseph-André-Marie-Marseille de Fortia de Piles, *Voyage de deux francais dans le nord de l'Europe*, Parigi, Desenne, 1796.
- Carlo Afan de Rivera, *Considerazioni sui mezzi da restituire il valore proprio a' doni che la natura ha largamente concesso al Regno delle due Sicilie*, Napoli, Fibreno, 1833.
- Antoine De Ruffi, *Histoire de la ville de Marseille*, Marsiglia, Henri Martell, 1696.
- Jacques Savary De Brûlons, *Dictionnaire Universel du Commerce*, vol. III, Genève, Cramer-Philibert, 1750 (1ed.1741).
- Jacques Savary Des Brûlons, *Le Parfait négociant*, Paris, L. Billaine, 1675.
- Francesco Nicola De Dominicis, *Lo stato politico ed economico della dogana della mena delle pecore di Puglia*, vol. I, Vincenzo Flauto, Napoli, 1781.
- Alessio De Sariis, *Codice delle leggi del Regno di Napoli*, Libro IV, *delle regalie, dei ministri di azienda e del real patrimonio*, Napoli, Vincenzo Orsini, 1794.
- Charles-Louis de Secondat, barone de La Brède e di Montesquieu, *De l'esprit des lois*, vol. II, libro XX, Londra, 1777(1748).
- Florentin De Thierriat, *Trois Traictez Scavoir*, Whitefish, Kessinger Publishing, 2009 (1ed. 1606).
- Jean Blanc de Volx, *L'Etat commercial de la France au commencement du dix-neuvième siècle*, 3 voll., Paris, Treuttel, an XI (1803).
- René Louis de Voyer de Paulmy, *Lettre à l'auteur du Journal Economique*, in «Journal Economique», aprile 1751.
- Denis Diderot e Jean le Rond d'Alembert (a cura di), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, vol. 13, Paris, Briasson, 1765.
- Giacomo Diedo, *Storia della repubblica di Venezia*, vol. IV, Venezia, Andrea Poletti, 1751.

- Claude Dupin, *Observations sur un livre intitulé de l'Esprit des lois*, vol. III, Paris, Guérin et Delatour, 1758.
- Felice Amato Duboin, *Raccolta per ordine di materie delle leggi, provvidenze, editti, manifesti, ecc.*, t. 15, vol. 17, libro 9, Torino, Davide e Picco, 1898.
- Charles-Marguerite-Jean-Baptiste Mercier Dupaty, *Lettres sur l'Italie en 1785*, vol. I, Parigi, De Senne, 1786.
- Jean Eon, *Le Commerce honorable*, Nantes, G. Le Monnier, 1643.
- Gio. Antonio Ferraiolo, *Espediente da levare la gabella*, Napoli, Gio. Domenico Roncagliolo, 1634.
- François Louis Auguste Ferrier, *Essai sur les ports francs*, Bayonne, Fauvet Jeune, 1802.
- Francesco Foramiti, *I vantaggi del porto franco*, Venezia, Alvisopoli, 1829.
- François Véron Duverger de Forbonnais, *Eléments du Commerce, première partie*, Leida, Briasson, 1754.
- Joseph Fournier, *Cahiers de doléances de la Sénéchaussée de Marseille pour les Etat Généraux de 1789*, Marsiglia, Imprimerie Nouvelle, 1903.
- Fabio Frezza, *Discorso intorno ai rimedi d'alcuni mali ai quali soggiace la città e il regno di Napoli*, Napoli, Eredi di Tarquinio Longo, 1623.
- M. Garonne aîné, *Réflexions sur le commerce de France*, Paris, Monge, 1804.
- Arturo Giuliomondo, *Memorie o lettere di Arturo Giuliomondo scritte ad un suo amico, in occasione di alcune proposizioni del Signor Commendatore Afan de Rivera sull'Economia commerciale del Regno delle due Sicilie*, Napoli, Tipografia Flautina, 1833.
- Gerolamo Gnecco, *Riflessioni sopra l'agricoltura del Genovesato co' mezzi proprj a migliorarla e a togliere gli abusi e vizi inveterati*, Genova, Stamperia Gesiniana, 1770.
- François Guindon, e Louis Mery, *Histoire Analytique et Chronologique des Actes et Délibérations du corps et du Conseil de la Municipalité de Marseille, depuis le Xe siècle et jusqu'à nos jours*, Marsiglia, Hoirs Feissat aîné et Demonchy, 1841.
- Jean Frédéric Herrenschwand, *De l'économie politique moderne, discours fondamental sur la population*, Ginevra, T. Hokaam, 1786.
- Francesco Imperato, *Privilegi, Capituli e Gratie concesse al fedelissimo populo napoletano e alla sua piazza*, Napoli, Gio. Domenico Roncagliolo, 1624.
- François André Isambert (a cura di), *Recueil général des anciennes lois françaises, depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, Parigi, Belin-Leprieur, 1829.

- Vittorio Lunetti, *Politica mercantile di Vittorio Lunetti, dell'espediti et arbitrii per pubblica utilità*, Napoli, Lazzaro Scoriggio, 1630.
- Niccolò Machiavelli, *Le istorie fiorentine*, Firenze, Salani, 1965 (1ed., 1532).
- François Marchetti, *Discours sur le négoce des gentilhommes de la ville de Marseille et sur la qualité de nobles marchands qu'ils prenoient il y a cent ans, adressé au Roy*, Marsiglia, Brebion e Penot, 1671.
- *Marseille libre e port franc: journal fédératif autonomiste, égal-échangiste et coopératif*, 30/05/1891.
- Mazois, *Réflexions sur les questions proposées par le ministre de l'Intérieur, relatives au commerce maritime*, Bordeaux, Bergeret neveu, 1802.
- Médéric Louis Elie Moreau de Saint-Méry, *Lois et constitutions des colonies françaises de l'Amérique sous le Vent*, vol. 5. Parigi, Quillau, 1784.
- André Morellet, *Réflexions sur la liberté d'écrire et d'imprimer sur les matières de l'administration*, Londre, Frères Estienne, 1775.
- Jean-Baptiste Mosneron de Launay, *Rapport sur les ports francs*, Paris, Imprimerie Nationale, 1792.
- Giuseppe Palmieri, *Osservazioni sulle tariffe con applicazione al Regno di Napoli*, in *Scrittori classici di economia politica*, Milano, G.G. Destefanis, 1805 (1 ed.1788).
- Sabin Peragallo, *Observation sur la franchise du port et du territoire de Marseille*, Parigi, Librairie Porthmann (1815?).
- Sabin Peragallo, *La Franchise. Couplets adressé à s.a.r. Monsieur, Comte d'Artois, à son arrivé à Marseille*, 1814.
- Sabin Peragallo, *Les malheurs et les espérances de Marseille*, Parigi, Delaunay Libraire, 1814.
- Sabin Peragallo, *Observations sur la franchise du port et du territoire de Marseille*, [tra giugno e dicembre 1814].
- William Petty, *A discourse of taxes and contributions, of trade and commerce*, Londra, 1689.
- Jacques Peuchet, *Bibliothèque commerciale*, vol. 6, Paris, Buisson, 1802.
- Giovan Battista Pini, *Memoria del signor Giovan Battista Pini coronata dalla Società di Storia Patria delle Arti e Manifatture...*, Genova, dagli eredi di Paolo Scionico, 1791.
- Luigi Zenone Quaglia, *Prospetto per ordine alfabetico dell'attuale industria fabbrile e manifattrice genovese*. Torino: Giuseppe Fodratti 1846.

- Guillaume-Thomas Raynal, *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes*, Amsterdam, 1773.
- Simon Reboulet, *Histoire du règne de Louis XIV surnommé le Grand, roy de France*, Paris, Francois Girard, 1744.
- Od. Richemont, *Réflexions sur l'importante question de l'affranchissement du port de la ville et du territoire de Marseille*, 1816.
- Victor Riqueti marchese di Mirabeau, *Lettres sur le commerce des grains*, Amsterdam-Paris, Desaint, 1768.
- Antonio Roccatagliata, *Annali della Repubblica di Genova dal'anno 1581 all'anno 1607*, Genova, Vincenzo Canepa, 1873.
- Domenico Rossetti, *Meditazione storico-analitica sulle franchigie della città e porto-franco di Trieste dall'anno 949 all'anno 1814*, Venezia, Picotti, 1815.
- Mauro Luigi Rotondo, *Su la scala franca e sui lazzeretti, riflessioni di M.L.R.*, Napoli, Tipografia Flautina, 1836.
- Defendente Sacchi e Giuseppe Sacchi, *Intorno alle dighe marmoree o murazzi alla laguna di Venezia ed alla istituzione del porto franco*, Milano, Editori degli Annali Universali delle Scienze e dell'Industria, 1830.
- Giuliano Saracini e Carlo Enrico Sanmartino e Giovanni Francesco Venturini, *Notizie storiche della città d'Ancona*, Roma, Nicolò Angelo Tinassi, 1675.
- Filippo Sasseti, *Sul commercio tra la Toscana e le nazioni levantine (1577)*, Firenze, Tipografia galileiana di M. Cellini e C., 1853.
- Vittorio Emanuele Sergio, *Memoria per la riedificazione della città di Messina e per ristabilimento del suo commercio*, Palermo, 1789.
- Vincenzo Emanuele Sergio, *Lezioni di economia civile e di commercio*, a cura di Laura Pulejo, Messina, Sicania, 2009 (1° ed.1787).
- Sinety, *Mémoire pour la franchise du port, de la ville et du territoire de Marseille*, P. Baudovin, 1790.
- Jean Charles Léonard Simonde de Sismondi, *De la Richesse Commerciale où Principes d'Economie Politique*, vol. II, Ginevra, Paschoud, 1803.
- Michele Solimene, *Saggio sopra taluni soggetti di pubblica utilità pel regno di Napoli*, Napoli, Tipi del Reale Albergo de' Poveri, 1835.
- Antoine Claire Thibaudeau, *Mémoires d'A.-C. Thibaudeau, 1799-1815*, Paris, Librairie Plon, 1834.



- Placido Troyli, *Istoria generale del Reame di Napoli*, 5 voll., 11 tomi, Napoli, 1747-1754.
- Domenico Antonio Vacca, *Collezione delle leggi e de' decreti reali del Regno delle Due Sicilie*, Napoli, Stamperia Reale, 1806-1860.
- René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine de 1681*, La Rochelle, Legier Jérôme, 1760.
- Francesco Stefano Venturi, *Riflessioni politico-pratiche sul commercio interno ed esterno del Regno di Napoli*, Napoli, Vincenzo Orsino, 1798.
- Jules Viguiet, *La convocation des Etats Généraux en Provence*, Paris, Lenoir, 1896.
- Giuseppe Vivoli, *Annali di Livorno dalla sua origine sino all'anno di Gesù Cristo 1840*, vol. 2, Livorno, Giulio Sardi, 1843.

## Fonti d'archivio

### Archives Nationales de Paris (ANP):

- AE/BI/145, *Consulats: mémoires et documents*, 1642-1792.
- AE/BI/230, *Consulats: mémoires et documents*, 1725.
- AE/BI/695, *Consulats: mémoires et documents*, 1671.
- AE/BI/982, *Consulats: mémoires et documents*, 1713-1719.
- AE/BIII/252, *Consulats: mémoires et documents*, 1669-1817.
- AE/BIII/416, *Consulats: mémoires et documents*, 1775-1855.
- AF/IV/1717,1, *Fonds de la Secrétairerie d'Etat impériale*, an VIII-1815.
- AF/IV/1717,3, *Fonds de la Secrétairerie d'Etat impériale*, an VIII-1815.
- CC/357, *Sénat, chambre et cour de Paris*, 1814-1848.
- D/VI/48, *Comité des finances*, 1789-an IV.
- E//1996, *Conseil du Roi*, 1718.
- F/1<sup>e</sup>/81, *Ministère de l'Intérieur: administration générale*, 1797-1810.
- F/12/1646-1650, *Commerce et industrie*, 1699-an III.
- F/ 12/ 1876, *Industrie et commerce*, an IV-1828.
- F/12/ 2176, *Chambre des comptes et comptabilité*, 1792-1814.
- F/12/ 2474 d, *Administrations locales et comptabilités diverses*, 1810-1829.
- F/ 20/ 169, *Statistique*, 1793-1812.
- G/7/458, *Contrôle général des finances*, 1677-1689.

### Archives départementales des Bouches-du-Rhône (ADBdR):

- B 116-140, *Cour des comptes, aides et finances*, 1693-1700.
- B 3296, *Cour des Comptes, Aides et Finances de Provence*, 1479-1775.
- B 3468, *Enregistrement des lettres royaux et bulles du pape*, 1775-1784.
- C 2547, *Intendance de Provence*, 1759-1789.
- C 2645, *Intendance et généralité de Provence*, XVIIe-XVIIIe siècle.
- 200 E 37, *Délibération de la Bureau de la Santé*, 1724.
- 1 J 989, *Documents isolés d'origine privée*, 1775-1789.

### Bibliothèque des Archives départementales des Bouches-du-Rhône:

- Katsumi Fukasawa, *Entre le privilège et la liberté, la franchise du port de Marseille dans son histoire*, critique de bibliographie, tesi di Laurea, Université de Marseille [senza data, dattiloscritto].

Archives Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence (ACCIMP):

- A 1, Actes constitutifs de la Chambre de Commerce, 1599-1693.
- A 17, Conseil de commerce, 1700-1705.
- A 18, Conseil de commerce, 1703-1716.
- B 1-20, Délibérations de la Chambre du Commerce, 1650-1792.
- B 22-70, Délibérations de la Chambre, correspondance active de la Chambre, 1650-1792.
- B 75bis, Registre des mémoires de la Chambre de Commerce de Marseille, 1760-1761.
- B 93-100, Correspondance passive de la Chambre de Commerce, 1633-1775.
- B 101, Correspondance passive de la Chambre de Commerce, 1686-1694.
- B 152, Instructions données à Joseph Fabre, 1700-1703.
- B 153-157, Correspondance passive de la Chambre du Commerce, 1701-1703.
- B 158-164, Correspondance passive de la Chambre de Commerce, 1704-1714.
- B 266-270, Correspondance passive de la Chambre, 1737-1751.
- B 298, Personnel Bureau 20%, Marseille 1671-1793.
- CC art. 1-9, Impôts, taxes perçues au nombre du roi, 1632-1791.
- C 13, Impôts, 1669.
- C 88, Droit de cottimo, 1669-1727.
- C 121, Droit de 20%, 1662.
- C 130, Droit de 20%, 1670-1780.
- C 131, Droit de 20%, Imprimés, 1669-1787.
- C 133, Droit de 20%, Réclamations, 1682-1768.
- C 134, Droit de 20%, Réclamations, 1769-1791.
- C 149, Droit de 20%, Fraudes, 1695-1715.
- C 539, Correspondance de Pierre Dlaye, 1681-1687.
- D 23, Port de Marseille: franchise de la ville et du port, 1664-1670.
- D 24, Port de Marseille: franchise de la ville et du port, 1671-1700.
- D 25, Port de Marseille: franchise de la ville et du port, 1701-1776.
- D 26, Port de Marseille: franchise de la ville et du port, 1777-1792.
- D 27, Franchise de la ville et du port, 1756-1761.

- D 28, Franchise de la ville et du port, fraudes vers la franchise, 1684-1725.
- D 29, Franchise de la ville et du port, fraudes vers la franchises, 1770-1777.
- D 30, Franchise du port de Toulon, 1659-1717.
- D 31, Franchise du port de Cette, Lorient, Dunkerque et Strasbourg, 1700-1790.
- D 32, Franchise du port de Saint-Malo, 1738-1759.
- E 146-148, Interdictions visant les étrangers, 1671-1787.
- F 35, Lettres de naturalités, 1696-1758.
- G 5, Affaires religieuses, 1672-1773.
- G 6, Affaires religieuses, 1685-1775.
- H 5, Commerce en général, 1664-1794.
- H 6, Commerce de Marseille, Généralités, 1659-1791.
- H 7, Commerce de Marseille, remontrances et mémoires, 1623-1789.
- H 8, Commerce des étrangers à Marseille, 1613-1794.
- H 54, Commerce avec l'Italie, Port franc de Gênes, 1729-1751.
- H 124bis, Huiles étrangères, 1786
- I 58, Recueil divers, 1669-1727.
- J 1585, Commerce du Levant, 1622-1724.
- mq 3.2.1.1, Commerce internationale, zones franches, an X-1817.
- mq 3.2.1.2, Commerce internationale, zones franches, 1814-1824.
- mq. 3.2.1.3, Commerce international, zones franches, 1816-1817.

#### Archives Municipales de Marseille (AMM):

- 16 F 37, Population, Economie sociale, Statistique, 1800-1817.
- AA 56, Actes constitutifs et politiques de la commune, 1610-1719.
- BB 57, Administration communale, 1597-1599.
- BB 103, Administration communale, 1668-1669.
- BB 224, Administration communale, 1789.
- BB 251 D, Administration communale, 1660-1669.
- DD 152, Agrandissement, 1666-1669.
- DD 156, Travaux publics, 1669-1698.
- HH 244, Agriculture, Industrie, Commerce, 1664-1719.
- HH 245, Agriculture, Industrie, Commerce, 1619-1782.
- HH 297, Agriculture, Industrie, Commerce, 1631-1787.

- HH 325, Agriculture, Industrie, Commerce, 1631-1781.
- HH 375, Chambre de Commerce. Rapports avec les échevins, 1702-1784.
- HH 452, Agriculture, Industrie, Commerce, 1669-1788.

Archivio di Stato di Genova (ASG):

- Antica finanza, portofranco, n. 1213, sec. XVII-1805.
- Antica Finanza, portofranco, n. 1217, sec. XVII-1805.
- Antica finanza, portofranco, n. 1223, sec. XVII-1805.
- Antica Finanza, portofranco, n. 1228, sec. XVII-1805.
- Antica finanza, portofranco, n. 1289 sec. XVII-1805.
- Antica Finanza, portofranco, n. 1428, 1702-1710.
- Archivio Segreto. decreti del Senato, n. 837, 1442-1797.
- Archivio Segreto, decreti del Senato, n. 840, 1442-1797.
- Archivio segreto, lettere di consoli, Spagna, n. 2419, 1512-1805.
- Archivio Segreto, litterarum, lettere di consoli, n. 2172, 1506-1805.
- Archivio Segreto, litterarum, lettere di ministri, n. 3-2171, 1506-1805.
- Archivio Segreto, litterarum, lettere di ministri, n. 5-2173, 1506-1805.
- Archivio segreto, litterarum, lettere di principi, n. 1868, 1503-1805.
- Archivio Segreto, politicorum, n. 69, 1383-1705.
- Archivio Segreto, politicorum, n. 1651/5, 1383-1705.
- Archivio segreto, portofranco, n. 1011, 1603-1803.
- Archivio segreto, portofranco, n. 1012, 1603-1803.
- Archivio segreto, portofranco, n. 1013, 1603-1803.
- Archivio segreto, portofranco, n. 1014, 1603-1803.
- Archivio Segreto, propositionum, n. 1028, 1573-1797
- Archivio Segreto, propositionum, n. 1029, 1573-1797
- Archivio Segreto, propositionum, n. 1030, 1573-1797
- Archivio Segreto, propositionum, n. 1032, 1573-1797
- Archivio Segreto, Propositionum, n. 1042, 1573-1797
- Archivio Segreto, propositionum, n. 1045, 1573-1797
- Archivio Segreto, propositionum, n. 1052, 1573-1797
- Archivio segreto, giunta del traffico (affari del Levante), n. 1015, 1574-1730.
- Archivio segreto, lettere consoli Turchia, n. 2703, 1608-1716.

- Archivio Segreto, Secretorum, n. 27-1582, 1557-1791.
- Giunta di Marina, 34, portofranco, 1438-1814.
- Legum, vol. XXII, anni 1660-1668.
- Magistrato dell'Abbondanza, Actorum, n. 723, sec. XVI-XVII.
- San Giorgio, manoscritti, 75, 1618-1619.
- San Giorgio, manoscritti, 82, 1623-1778.
- San Giorgio, manoscritti, 97, 1763-1766.
- San Giorgio, manoscritti, 231, 1608-1752.

Biblioteca comunale Berio di Genova (BCB):

- M.R.IX.1.25, *Relazione dei trattati introdotti da Gio. Agostino Durazzo per parte della Serenissima Repubblica alla corte Ottomana.*
- B.14.2, *Conservazione Fondo Antico Genova.*
- D.47.9, *Conservazione Fondo Antico Genova.*

Biblioteca Nazionale di Napoli (BNN):

- *Parlamenti e grazie della città di Napoli e fatti storici nella stessa avvenuti (1554-1642)*, 7 volumi, Fondo Brancacciano, V B, voll. 4-9.

## Abstract

L'objet de cette recherche est l'institution des ports francs à l'époque moderne dans un cadre comparatif, afin d'en souligner soit les traits communs que les particularités. Les ports pris en examen sont les ports de Marseille et Gênes. La comparaison avec d'autres réalités telle que celle de Livourne, modèle et rivale, est utile pour montrer l'importance des relations entre les principaux pays méditerranéens et européens, ainsi que les influences mutuelles dans la configuration des franchises. Du point de vue de l'historiographie, il s'agit d'un sujet qui croise plusieurs champs: histoire administrative, économique, sociale.

Je me suis concentré sur les édits du port franc en considérant d'abord l'analyse du contenu des édits et des modifications ultérieures, compte tenu des projets et des propositions. En outre, j'ai expliqué les causes et les motivations possibles et j'ai identifié les principaux acteurs sociaux et les intérêts en jeu. Avec l'étude de la législation et des débats autour de l'application du port franc, j'ai analysé ensuite la place de cette réglementation dans les rapports entre les acteurs engagés dans son administration et les autorités centrales. Il s'agit, avant tout, d'une histoire du négoce et de l'institution du port franc, non d'une histoire des négociants.

La première partie du travail est consacrée au phénomène de la diffusion du port franc. J'ai analysé la naissance du port franc, en suivant son évolution à travers les premiers édits, presque contemporaines, entre Gênes et Livourne. J'ai séparé les chapitres selon une base spatiale et géographique: après une première phase Tyrrhénienne, les ports francs se propagent dans la Méditerranée pour arriver à "contaminer" l'Europe entière. Comme épilogue de cette partie, j'ai choisi une brève analyse des ports francs dans les colonies américaines, qui sont très différentes par rapport aux modèles originaux. J'ai exploité une vaste bibliographie, souvent confinée dans un cadre géographique local, afin de créer un discours global avec plusieurs connections. Dans le cas de Marseille et Gênes, j'ai préféré citer soit les ouvrages principaux que les sources consultées.

Afin de confronter les similitudes et les différences entre ces deux systèmes, j'ai choisi dans les chapitres de la partie suivante, d'une fois à l'autre, de discuter un aspect en commun entre les deux villes-ports. En voilà quelques exemples: le rôle des négociants par rapports aux pouvoirs municipaux, la place confiée aux étrangers et en particulier aux juifs, le commerce avec le Levant et l'importance des capitulations, etc. Dans cette section j'ai exploité en partie la bibliographie et en partie les sources. Après avoir traité de la diffusion d'un modèle économique et de son fonctionnement, j'ai consacré la troisième partie aux discours théoriques sur la franchise des ports. Dans le premier chapitre j'ai analysé brièvement l'opinion des principaux économistes italiens et français sur les ports francs. Leurs idées seront reprises dans les discours politiques à la fin du XVIII et dans le XIX siècle. En exploitant certaines sources inédites de la Chambre de Commerce

de Marseille et des Archives Nationales de Paris, j'ai écrit un chapitre sur l'histoire du port franc marseillais entre 1789 et 1817, quand il fut définitivement aboli. Enfin, le dernier chapitre retrace plusieurs projets, jamais mis en pratique, pour un port franc dans le Royaume de Naples entre XVII et XIX siècle. Dans ce cas, j'ai utilisé des sources inédites et des articles spécifiques mais relativement isolés. A travers cette dernière partie j'ai voulu souligner comment le port franc a été une mesure très caractérisant, un outil pour s'approprier des ressources du commerce de la part des négociant au pouvoir. Les projets d'une franchise à Naples, jamais achevés, mais plusieurs fois proposés, peuvent être intéressants pour observer la façon dont on regardait le port franc, avec des opinions contradictoires qui, de temps en temps, l'indiquaient comme un moyen d'enrichir la ville ou d'en décréter la ruine.



## Abstract

The goal of this research is the study of the institution of free ports in modern age within a metaphorical scoreboard, in order to underline its common traits and peculiarities. The free ports that were examined are those of Marseille and Genoa. The comparison with other situations, such as the one in Leghorn, a model and a rival, has been helpful to illustrate the relevance of relations amongst the main Mediterranean and European countries, as well as the reciprocal influences of the exemptions set up. From a historiographical perspective, the subject encompasses several fields, from administrative to economic and social history.

The first aspects I've focused myself on has been an evaluation of the free ports' decrees on the base, first of all, of an analysis of the texts' content and their following modifications -also keeping in mind potential projects and proposals. Furthermore, I tried to explain the possible causes and motivations, as well as identified the main social factors and interests at stake. By examining the legislation and the debates around the application of the free port, I have also considered the role of this regulation within the relations amongst the participants involved in its administration and the main authorities too. We are dealing, primarily, with the past events concerning the commerce and the institution of the free port, rather than the *négociants*.

The first part of this work looks into the phenomenon of the diffusion of the free port. I have analyzed the birth of the free port and followed its development through the first decrees, almost simultaneous, of Genoa and Leghorn. I have distinguished the chapters according to spatial and geographic criteria: after a first Tyrrhenian phase, the free ports spread into the Mediterranean and continued further until a thorough 'contamination' of Europe. As an Epilogue to this part, I chose a short analysis of the free ports in the American colonies, very different compared to the original models. I had to draw from an extended bibliography, often restricted to a local geographic framework, in order to create a global argument with greater connections. In Marseille and Genoa's cases, I preferred quoting both the main researches as well as the sources that were consulted.

To compare the similitudes and differences between the two systems in the chapters of the second part, I have chosen to discuss, side by side, the common aspects between the two port cities. A few examples: the role of the traders in relation to the municipal powers, the space granted to the foreigners and to the Jews in particular, the commerce with the East, the important of capitulations, etc. After debating on the diffusion of an economic model and its functioning, I have appointed the third part of my work to the theoretical speeches on port exemptions. In the first chapter, I briefly analyzed the opinion of the main Italian and French economists on the subject of free ports. Their ideas were reprised in the political debate of the end of the XVIII and the XIX centuries. By exploiting original sources from the Chamber of Commerce in Marseille and the National Archives

in Paris, I wrote a chapter on the history of the free port of Marseille between 1789 and 1817 –the latter, the date when it was finally abolished. Lastly, the final chapter investigates several -however never actualized- projects for a free port in the Kingdom of Naples between the XVII and the XIX centuries. In this case, I have utilized some specific unpublished sources and articles, however relatively isolated. Through this last part, my intent has been to underline the way in which the free port asserted itself as an incredibly characterizing measure, an instrument for traders in powers to seize the resources made available through trading. The projects for a tax exemption in Naples, never actualized but put forth on numerous occasions, can be an interesting way of observing the way that the institution of the free port appointed itself, on a case-by-case basis, amongst contradictory opinions, as either a way to increase the city’s wealth or to finally proclaim its ruin.