

GIULIO GIACCHERO

LA NASCITA E GLI ESORDI DEL PORTOFRANCO GENOVESE

I. Uno strumento di libertà per combattere la carestia

I genovesi istituirono e arricchirono di risorse il loro porto franco, destinato a diventare un ammirato istituto sul quale vennero modellati altri portifranchi mediterranei, procedendo per approssimazioni successive. L'intervento dello Stato, ossia dei Collegi — organo nel quale confluivano il Senato e la Camera, quest'ultima con attributi finanziari — non era determinato da propositi di regolamentazione e di controllo. Il movente era diverso: introdurre maggiori libertà dove una somma di norme, rigide, talvolta paralizzanti, infrenava, ed anche puniva, le libere iniziative degli armatori e dei mercanti. Lo stimolo a slargare le libertà prima di essere sentito su vaste proiezioni mercantili scaturì dall'esigenza di facilitare le importazioni cerealicole, in ispecie nei tempi di carestia, mediante le agevoli contrattazioni dei grani, gli sgravi delle gabelle, e il loro comodo ed anche differito pagamento. Una piena facoltà era riconosciuta ai mercanti di trasferire i proventi delle vendite dove loro tornava profittevole inducendoli a deporre i timori d'incappare nei rigori della giustizia per trascorse malefatte — insolvenze, offese al pubblico e al privato, raggiri ed inganni — ad esclusione dei casi di massima gravità miranti a sovvertire gli ordinamenti dello Stato. Anche le questioni razziali furono, almeno momentaneamente, accantonate od attenuate: chi recava "vittuaglie" non doveva essere inteso sotto la specie di eretico, di musulmano, di ebreo, ma soltanto come benefico apportatore di sollievo ai mali del popolo con i suoi grani e i suoi legumi. Il timore dell'affamamento disarmava le fazioni e le discriminazioni.

In questo senso il porto franco, piuttosto per le segrete forze che racchiudeva nei suoi congegni che per le anticipatrici volontà

di riforma manifestate dagli uomini politici, finì per assumere significati umani, e non soltanto mercantili, che valsero a mitigare le intransigenze e a diffondere la tolleranza pur tra i ricorrenti e sovente gravi contrasti.

Provvisorie indulgenze e temporanee concessioni di privilegi erano state concesse dal comune genovese, sotto forma di salvacondotti, fin da tempi remoti e imprecisabili. In particolare una grida, periodicamente propagata in città e nel dominio, avvertiva che per i giorni celebrativi di San Giovanni Battista sarebbe stato tollerato il ritorno in città di gente colpevole di non gravi reati, compreso quello della insolvenza, al riparo dall'intervento del bargello. Al salvacondotto anche si ricorse, in via del tutto eccezionale, per accogliere nel porto navi battenti bandiere invise; per tollerare transiti non graditi; per concedere esportazioni immuni da gabella, e per altri casi, quando volevasi, senza derogare alle norme vigenti, concedere qualche prova di benignità.

II. *Un salvacondotto che preannuncia la vocazione al porto franco*

Un significato, conforme alla tradizione, ma di maggiore respiro, ed articolato in una sequenza di norme formanti uno schema che lasciava intravedere il futuro porto franco, assunse il salvacondotto emanato il 29 febbraio 1532. La penosa carestia della precedente estate aveva indotto i Collegi ad istituire forni pubblici nei quali veniva prodotto pane cruscoso a prezzo assai mite per sfamare la povera gente. La provvida riforma sarebbe durata per tutto il tempo in cui la repubblica ebbe vita nonostante gli acerbi rimproveri lanciati da nazionali e forestieri contro l'*Officium victualiae* e, dal 1564, contro il Magistrato dell'Abbondanza che gli successe, per la cattiva cottura del pane, lo scarso pregio delle farine (mescolanza di grani teneri e di grani duri di varia provenienza) e basso peso delle "reste" nei tempi di carestia. Quest'ultima lamentela traeva origine dalla norma di ribassare, quando le farine scarseggiavano, il peso della "resta" evitando il rincaro del pane dei pubblici forni meglio conosciuto come "pane da cavallotto", ossia da quattro soldi per 30/35 oncie di pagnottelle, nei tempi di buona congiuntura.

I forni pubblici furono realizzati nella tarda estate del 1531 seguendo un criterio d'intervento tipicamente genovese, ossia senza porre limiti alla produzione del pane di maggiore pregio e conferendo l'incarico di fornire al popolo minuto il pane da

cavallotto ad imprese private mediante il ricorso ad appalti di durata annuale. Quel sistema, non molto tempo dopo, venne introdotto anche nel Napoletano e nella Sicilia, ma con minore impegno per la qual ragione più volte si ripeterono quelle fragorose ribellioni popolari che a Genova, invece, mancarono.

Il documento esordiva annunciando un ampio e sicuro salvacondotto alle navi di ogni sorta che fossero giunte nel porto genovese recando almeno due terze parti del loro carico costituite di cereali e legumi, e non meno, in ogni caso, di quaranta mine.

In questo scalo i capitani e i mercanti potevano negoziare i carichi di vettovaglie, e di ogni altra merce, al riparo di qualsiasi impedimento penale e per fatto di guerra, vi fosse stata anche coinvolta la repubblica. I debitori verso le gabelle potevano godere del salvacondotto a condizione di apportare un carico di almeno cento mine di grani e di legumi. Nel caso dei bancarottieri era prevista l'immunità mediante un apporto di vettovaglie d'un valore pari ad una terza parte del loro debito, Restava inteso, secondo la tradizionale libera contrattazione delle monete, che ognuno avrebbe potuto usare i proventi cavati dalle vendite nei modi di sua convenienza senza dover sopportare restrizioni d'alcuna sorta.

Tanta inclinazione alla tolleranza, e tanta predisposizione a barattare le condanne e i precetti religiosi o razzisti di gente forestiera con un apporto di "vittuaglie", faceva contrasto con le norme che privilegiavano la capitale e sembravano riservare la fame alla gente del dominio nonostante, per tanta parte, essa costituisse il nerbo della forza genovese sul mare e il presidio in armi contro le sempre minacciose mire degli stati confinanti.

Il savacondotto, indubbiamente suggerito e deciso per alleviare le pene della carestia non soltanto dei genovesi e dei residenti nelle terre contigue alle mura, ma di tutte le genti rivierasche del golfo, conteneva una preclusione che pareva dettata da intenti ostili a queste ultime popolazioni. "...*declaramus* — si legge nel proclama — *presentem salvumconductum concessum fuisse pro portu civitate Janue et non pro districtu*".

Quella norma, in verità, nulla di ostile aveva nei confronti delle popolazioni rivierasche: si trattava di un principio di continuo affermato prima dal comune, e poi dalla repubblica, per evitare la frode dei diritti doganali, i cosiddetti caratti o *carati maris*. Tutto il commercio con l'estero per vie di mare, in arrivo o in partenza, doveva fare capo alla dogana genovese per sottostare alle previste gabelle: assolto quel compito le merci e le navi

restavano libere da qualsiasi vincolo per le successive destinazioni. In questo caso particolare, quando ogni giorno di ritardo nella distribuzione delle granaglie poteva tradursi in un aggravio delle sofferenze, sarebbe stato conveniente fare eccezione alla norma nonostante essa fosse vecchia di secoli, (e del tutto simile a quella vigente a Venezia). Dovevansi, comunque, escludere intendimenti in qualche modo ostili o riluttanti ad apportare sollievo ai bisogni della gente ligure sparsa lungo le riviere.

III. *L'atto di nascita del porto franco delle vettovaglie*

Il porto franco delle vettovaglie proclamato con decreto 11 agosto 1590, e successivamente allargato alle riviere con un provvedimento riparatore del 28 gennaio 1591, ha indubbiamente un maggiore respiro. Dall'episodio si passa alla regola di governo; e l'affannoso ricorso ai provvedimenti di emergenza lascia il posto ad un vasto disegno operativo con intenti, ancora taciuti, ma slargati al rinvigorismento del traffico marittimo senza limitazioni merceologiche; si avverte, tuttavia, in modo limpido, che i vecchi genovesi del Senato e dei Consigli si muovevano senza rotture, dal vecchio ceppo dei salvacondotti, e in particolare avevano ben presente quello del 1532 dettato dal proposito di non abbandonare i forni pubblici all'impotenza dopo averli costituiti.

Il maggiore respiro delle norme del 1590/91 corrisponde alle molto aggravate sofferenze dei genovesi, e dei rivieraschi, per una penuria di grano della quale, a memoria d'uomo, non si era vista l'eguale. Arsura implacabile, venti essicanti, campi inariditi avevano intossicato e bruciato le colture granarie già dagli inizi della primavera; e quella maledizione non aveva risparmiato alcuna terra dalla Spagna al Levante. Raccolti miserrimi, o distrutti, facevano testimonianza del dramma anche nelle province già celebrate per le loro messi: in Provenza e Linguadoca, nelle valli padane e nella Maremma, nella Sicilia e nelle Puglie. E non meno desolante era l'aspetto delle terre del versante africano ed orientale.

Si corse ai ripari: il Senato proibì l'estrazione delle castagne e dei legumi; il Magistrato dell'Abbondanza pagò prezzi insoliti per i pochi grani reperiti negli scali mediterranei; il pane da cavallotto venne rimpicciolito fino ai limiti del sopportabile; i mendicanti introdottisi in città furono impietosamente cacciati per riservare l'assistenza alla plebe locale; ed anche s'interdì alle galee spagnole di lasciare scendere a terra i soldati diretti nel Meridione. La gente

del contado ebbe poca o nessuna assistenza nella convinzione che le sarebbe riuscito di cavare dalle proprie riserve il cibo necessario. Si confidò in un primo tempo di poter in tal modo arginare, almeno in parte, la carestia e di giungere, sia pure con gravi angustie, fino all'estate del 1591 quando i raccolti sarebbero stati certamente migliori. Accadde, invece, qualcosa di terrificante: le nuove messi furono minori e peggiori di quelle dell'anno prima, ed ancora una volta le avversità naturali non risparmiarono alcun lembo delle terre mediterranee. I venti aridi, i caldi torridi e le soverchie siccità essicarono le spighe; abbattono gli steli; moltiplicarono la disperazione.

Le acque del ponente mediterraneo furono solcate da legni pirateschi del duca Carlo Emanuele di Savoia in cerca di carichi frumentari da predare a beneficio del Piemonte; inviati delle repubblica intesero pazienti ricerche nella Valle Padana, nel Veneto ed in Sicilia, in quest'ultimo luogo, già granaio della penisola, incontrandosi in gente che moriva di fame così come stava accadendo nell'ambito del dominio genovese, e in particolare nelle terre montane dal Bracco verso la Spezia, percorse da torme di contadini erranti da paese a paese alla ricerca, con il furto e la rapina, di qualche nutrimento. Il prezzo del poco grano reperibile aveva toccato il livello esorbitante di 50 ed anche 60 lire la mina, ossia tre o quattro volte superiore a quello vigente negli anni di normalità.

Sullo sfondo di questo grande quadro impregnato di squallore e di morte il porto franco dei genovesi prima di assumere il significato, che gli sarebbe stato proprio, di uno strumento agevolatore dei commerci, si presentò come un rimedio alimentato da spiriti caritativi.

Nella tarda estate del 1591 si era diffusa la notizia a Genova, e negli altri scali del ponente mediterraneo, che quei grani tanto scarsi e tanto invocati in tutta la penisola e nelle isole si trovavano disponibili per l'esportazione nei porti del Baltico ai quali affluivano dalle campagne della Germania e soprattutto della pianura polacca. Copiosi approvvigionamenti potevano essere compiuti in quei luoghi e trasportati in Italia utilizzando le grandi risorse della marina mercantile olandese che rendevano possibili immediati noleggi di robusti vascelli pronti ad intraprendere la navigazione nonostante l'ormai prossima stagione autunnale.

Ancor prima che la seconda consecutiva carestia venisse ad accrescere lo sgomento, i Magnifici dei Collegi, della Casa di San

Giorgio e del Magistrato dell'Abbondanza furono concordi nel riconoscere conveniente dare vita, con una organica struttura, ad un largo salvacondotto che inducesse gli armatori e i mercanti nordici ad effettuare spedizioni di granaglie ai genovesi nella piena sicurezza d'essere amichevolmente accolti e puntualmente pagati.

Con questo intendimento di far convergere sulla città le navi cosiddette ponentine venne approvato dal governo della repubblica il decreto istitutivo del porto franco delle vettovaglie recante, come già avvertimmo, la sintomatica data dell'11 agosto 1590: sintomatica perché attesta che la gravità della carestia era subito apparsa, a palazzo, di tanta evidenza da indurre i Magnifici dei Collegi a non frapporre remore ad un rimedio nel quale assai si confidava.

Gli estensori del documento non si limitano, questa volta, ad usare il termine *salvus conductus* nel senso di una indulgenza per le trascorse malefatte del capitano e dell'equipaggio, ma fin dagli esordi ricorrono all'impegnativo e finora mai usato termine di *portus immunis* nei confronti delle navi e dei loro carichi cerealicoli "*ut Civitas abundet victualiis quibus in praesenti tempore penitus eget*".

Un residuo del vecchio costume e delle regole dei caratti, che volevansi mantenere inderogabili, si ritrova in quel punto del testo dove si riafferma che i benefici del porto franco sarebbero stati riconosciuti soltanto alle navi che avessero fatto vela direttamente per Genova — "*conduxerint victualia ad dictam civitatem*" — e non a quelle che avessero fatto scalo e sbarco in un qualsiasi altro approdo delle riviere.

Quella esclusione, rispondente a vecchie norme fiscali, e del tutto priva di significati d'altra natura, non lasciò, questa volta, indifferenti o rassegnati gli Anziani e i Giurisdicenti delle riviere: al contrario furono solleciti, appunto perché la norma implicava ritardi insopportabili, ad elevare le loro ossequienti ma risolte lagnanze. I Collegi, riconosciuta la validità delle istanze, che non potevano essere posposte ad una convenienza d'ordine fiscale, accolsero i voti delle comunità e con un decreto del 25 gennaio 1591 corressero il testo spiegando che i benefici del porto franco dovevano essere estesi alle navi e ai loro carichi granari "*pro praesenti portu verum etiam pro toto dominio reipublicae*". Il 12 febbraio il decreto così corretto veniva tradotto in una grida "pubblicata nella presente città e luoghi soliti e consueti havendone prima mandato notizia pubblica per tutte le riviere".

La concessione delle immunità a chi "patroni, capitani, et ufficiali, marinari nonché mercadanti di dette vettovaglie et altri" aveva qualche conto in sospeso con la giustizia fu enunciato con un'ampiezza assai superiore a quella usata nel salvacondotto del 1532, e il nuovo documento lo si volle definire "generale et generalissimo". Per motivare siffatta espressione, e rassicurare chi doveva interpretarla, si volle minutamente spiegare che la tregua doveva intendersi "così per cause civili et debiti pubblici et privati come criminali essetuato solamente il delitto di offesa maestà divina et humana con condicione che li detti patroni, ufficiali, marinari et altri sudetti rispetto a delitti et cause criminali non possano fruire il detto salvacondotto salvo se si conteniranno in detti vasselli".

Il decreto, e la grida che lo traduceva dal latino al volgare, affrontavano, infine, la materia tipicamente economica del documento in quei punti dove il privilegio era definito esplicitamente "*portus immunis*", termine tradotto nella grida con le parole "porto franco". Questo portofranco sarebbe stato concesso a chiunque, cristiano od infedele, avesse, nel termine di un anno, a cominciare dall'11 agosto, recato vettovaglie, ossia cereali, a Genova e nel dominio nella misura di almeno due terze parti del carico ospitato nelle stive della nave.

La proposizione era sostanziata da un contenuto assai più complesso di quello apparentemente indicato nella sua enunciazione formale. I Magnifici dei Collegi intendevano attestare che il vascello era libero di sbarcare il restante terzo in altri luoghi senza che fossero sollevate opposizioni; che lo sbarco delle due terze parti poteva avvenire gradualmente nel tempo di un anno, ossia per tutta la durata del portofranco; e che mercanti e capitani non dovevano temere inframmettenze nella contrattazione delle vettovaglie e nella estrazione della moneta dal dominio.

A rendere ancor meglio intelligibili le intenzioni dei genovesi intervenne in quegli stessi giorni la decisione di armare un liuto e di farlo incrociare nelle acque dalla Spezia a Viareggio per accostare le navi provenienti dal nord con grani diretti a Livorno, e indurle a dirottare su Genova dove la gente di bordo avrebbe ricevuto un trattamento ispirato ad una larga liberalità.

A Gio Del Mar — ossia De Mari — al quale era affidato il comando del liuto, e promessa una buona senseria, veniva consegnata una copia del portofranco perché potesse sottoporla agli olandesi e farli convinti della convenienza di cercare approdo al riparo del

Molo Vecchio.

IV — Alla “busca” di navi olandesi

Anche la lettera indirizzata dal Magistrato dell'Abbondanza al De Mari doveva fare prova che egli aveva ricevuto l'incarico di andare “alla busca” con spiriti amicali, e spiegare che la contrattazione poteva essere concessa con un sicuro vantaggio per entrambe le parti. Il seguente brano delle istruzioni consegnategli valeva a far intendere tanti propositi, chiari ai genovesi ma che in quel primo portofranco restavano sottintesi, e non accessibili con la necessaria immediatezza, a chi non avesse posseduto una profonda conoscenza della mentalità genovese. “Nobile diletto nostro” — scrivevano i Magnifici di governo — poi che sappiamo che molte navi di Olanda, Amburgh et di Anzich, et Paesi Bassi, cariche di vettovaglie sono destinate per Italia et molte con divisa destinate a Livorno, et che digià ve ne sono comparse, et tuttavia ne compaiono sopra questi nostri mari, habbiamo pensato di mandarvi in busca a esse siccome facciamo. Voi dunque subito vi imbarcherete supra un liuto bene armato di huomini che vi habbiamo fatto apparecchiare, col quale vi transferirete sino a Viareggio et ivi et nel golfo della Speza dimorerete sino a nostro ordine invigilando tutte le hore per scoprire li vaselli che veniranno da quelli Paesi Bassi verso Livorno, et scoprendone vi transferirete ad ognuno di detti vasselli che si vedranno, et trovando esser tali usarete ogni termine di cortesia persuadendo alli patroni capitani mercanti et interessati che venghino con loro vasselli et vettovaglie alla cittadinanza dove oltre il portofranco troveranno ogni sorta di comodità et carezze perché possino con ogni lor facilità vender le loro mercantie, le quali cortesemente, con ogni prestezza gli saranno pagate, et poi datogli ogni comodità perché possino caricare ogni sorta di mercantie che desidereranno per il ritorno loro, et insomma che non se li mancherà di tutti quelli favori che ragionevolmente havranno di bisogno perché sieno ben visti, trattati, accarezzati et ispediti di loro negotii sì come siamo certi che con le persuasioni che a voi non mancano gliele direte et sumministrarete”.

Alla lettera del Magistrato dell'Abbondanza e alla grida d'annuncio del portofranco s'accompagnavano patenti del Senato per conferire al De Mari i poteri necessari per chiedere ed ottenere dai giudicanti delle riviere l'aiuto necessario.

L'intercettazione dei vascelli nordici diretti, con i loro carichi di granaglie, al porto di Livorno non poteva essere giudicata un intervento irreprensibile anche se, nel caso del De Mari, trattavasi di un cortese invito rivolto al capitano e al mercante perché vagliassero le convenienze fra i due mercati e facessero le loro scelte. Dietro lo schermo delle pacifiche intenzioni dei genovesi, sulle quali non sussistevano dubbi, già s'intendeva un intento concorrenziale, ed anche la lenta maturazione di rivalità che si sarebbero manifestate con molta evidenza in anni non lontani.

Il rispetto del governo per le intese scaturite dalle private contrattazioni, la rinuncia del Magistrato dell'Abbondanza ad interventi calmieratori, la piena facoltà lasciata all'armatore e al capitano di imbarcare per il viaggio di ritorno merci genovesi, oppure di trasferire la nave per fare il carico altrove, l'inesistenza di norme restrittive rivolte a limitare la esportazione della eccellente moneta della repubblica, erano encomiabili comportamenti che in parte si leggono e in parte s'intuiscono nel testo del porto franco. In ogni caso, nelle istruzioni al De Mari, quelle aperte linee di condotta emergono con evidenza e sono il frutto di una politica economica e monetaria non dettata soltanto da particolari stati di necessità ma scaturita come la risultante degli umori del mondo genovese, dove il flusso e riflusso di ingenti capitali era una delle pratiche consuete che sorreggevano l'intesa attività dei banchieri, e dei prestatori in genere, che proprio in quegli anni stavano dominando sul mercato spagnolo.

La vigile difesa delle modeste risorse cerealicole, l'assidua ricerca di grani anche pagando prezzi assai gravi, dei quali la Camera s'addossava l'onere pur di mantenere accesi i forni pubblici, e l'apporto non ingente ma già prezioso ricavato dai primi vascelli olandesi, consentirono che si giungesse all'estate del 1591 prima che le privazioni avessero proceduto al di là del sopportabile. Ma quando ci si accorse che i nuovi raccolti, lungi dal lenire i mali, avrebbero avuto, per l'estrema esiguità, l'effetto di aggravarli fino a propagare, in ispecie nella gente delle campagne e nel proletariato urbano, uno stato di terrore e di disperazione, i Magnifici dei Collegi e dei Consigli non si attardarono ad attendere che il porto franco producesse i suoi buoni effetti, che potevano manifestarsi con un ritardo molto dannoso per chi non aveva le risorse necessarie per tenersi in vita nell'attesa che maturasse il lieto evento.

La lentezza delle comunicazioni e dei trasporti impediva

quella sollecita propagazione delle notizie, e subito dopo quei rapidi trasferimenti delle sussistenze, che sarebbero stati opportuni per evitare che i mali delle carestie pervenissero ad un luttuoso epilogo. La consapevolezza di trovarsi impotenti di fronte ad una imminente sciagura spiega il ricorso affannoso a provvedimentiannonari, intessuti di veti e di pene, che a distanza di secoli sembrano, non poche volte, il frutto di una collegiale dissennatezza e non la conseguenza di un retto intendimento.

Con lo sguardo fisso ai troppi esempi, a lui ben noti, delle ricorrenti carestie, non di rado alternantisi con le morie epidemiche, un uomo del Settecento di coraggioso intelletto — Ferdinando Galiani — scriveva nei suoi “*Dialogues sur le commerce des blés*” un avvertimento sul quale, sovente, lo storico e l’economista non hanno mostrato una sufficiente attenzione indagando sulla condotta degli organi politici di fronte ai problemi della sussistenza.

“Rien n’est si vrai — scrive il nostro napoletano — que le commerce rendu libre répandra du blé partout où il y aura de l’argent et des consommateurs; rien n’est si vrai en théorie parce que tous les hommes courent après le gain, ce qui était à démontrer. Mais prenez garde en pratique qu’il faut un temps phisque à la poste de lettres pour envoyer la nouvelle du défaut de blé d’une ville à un pays qui en a. Il faut un autre espace de temps pour que le blé arrive; et si cet espace de temps est de quinze jours et vous n’avez de provisions que pour une semaine, la ville reste huit jours sans pain, et cet insecte appelé homme n’en a que trop de huit jours de jeûne pour mourir...”.

L’inclinazione per la *causerie* nulla toglie alle parole del Galiani del loro significato, reso sempre più drammatico dalla ripetizione dei casi nel corso dei secoli.

V - Il ricorso ai grani polacchi

I Magnifici del Senato e della Camera, fin dal luglio 1591, di fronte al secondo anno di perdizione dei raccolti, furono pronti nella decisione di ricorrere ai grani polacchi e ai vascelli olandesi senza fare questione di prezzo.

Trattative vennero avviate a Rotterdam. ad Amsterdam, ad Amburgo, a Danzica e in altri porti del nord Europa. Gli acquisti e i noleggi furono di tanta rilevanza che i grani sbarcati a Genova dal dicembre in poi valsero non solo a placare il disperato bisogno dei liguri, e a suscitare clamorose manifestazioni di giubilo, ma

consentirono di alleviare le pene della stessa Sicilia ridotta da millenario granaio della penisola a desolante teatro di un affamamento che sospingeva alla morte nelle città e nelle campagne. Gli effetti delle sovrabbondanti importazioni non si fecero attendere: il grano in Liguria dall'insostenibile prezzo di 50 e di 60 lire la mina discese nell'inverno ad una media di venti lire, ed anche meno; e non trascorsero molti mesi che il Magistrato dell'Abbondanza, valendosi dei suoi poteri, imponeva ai ceti cittadini dotati di una anche modesta ricchezza la coattiva ripartizione delle eccedenze di cereali per sottrarsi alle perdite per avaria.

A quella molto umana impresa, che ebbe uno spettacoloso modo di manifestarsi quando nella ricorrenza di sant'Antonio del gennaio 1592 giunsero di fronte al porto più di cento vascelli olandesi carichi di grani, concorsero con molto impegno il Senato e la Camera, San Giorgio, il Magistrato dell'Abbondanza, i privati mercanti genovesi, e non pochi olandesi che rischiarono le esportazioni in proprio corrispondendo alle seduzioni del porto-franco e alle sue libere contrattazioni. Restava, tuttavia, la triste constatazione che, nonostante la risolutezza nell'affrontare i problemi, erano trascorsi non meno di cinque mesi per portare adeguata assistenza ad un popolo ormai giunto ad un vero e proprio stato di collasso.

Quella esperienza lasciò insegnamenti che non vennero dimenticati anche se nei secoli successivi le gravi carestie mai si protrassero per due anni consecutivi e mai colpirono frontalmente tutto il bacino mediterraneo.

Quel leale e fruttifero incontro con la gente olandese rafforzò i legami d'amicizia da tempo intessuti dalle colonie di mercanti liguri a Bruges, ad Anversa, a Rotterdam e in altri luoghi del nord; ed offrì l'occasione ad una continuativa fornitura di grani che durò fino al tardo Settecento.

Il primo porto-franco delle vettovaglie di durata annuale venne ripetutamente rinnovato fino al 1609 quando restò assorbito nel porto-franco generalissimo praticamente esteso a tutte le merci con poche esclusioni concernenti soprattutto grascie e salumi. Quando si seguì la successione dei decreti emanati di anno in anno (ma nel 1595 il rinnovo fu deciso per un quinquennio) si avverte che il disegno del porto-franco diventa gradualmente sempre più organico e risponde a propositi sempre più meditati e complessi.

Bisognava fare convinti gli olandesi che il portofranco soprattutto valeva nei loro confronti come un caldo invito a non disertare lo scalo genovese e a conservare la ferma fiducia che i carichi di cereali trasportati dai loro vascelli sarebbero sempre stati accolti con una manifesta soddisfazione come contributi utili ad alimentare profittevoli interscambi. In altri termini a palazzo ducale si mirava ad attuare, facendo forza sui grani, ed anche sul merluzzo secco e salato, un continuativo traffico nel quale fosse possibile coinvolgere le sete e le lane genovesi. I certi segni di questo intendimento si ritrovano ripetute volte nei decreti di rinnovo dei capitoli del portofranco. Quello dell'agosto 1591 contiene indicazioni significative: sparisce l'estensione del portofranco ai borghi delle riviere per non suscitare illusioni di modifiche dei caratti, ed anche nella persuasione di poter far affluire i grani necessari alle genti del golfo senza perturbanti ritardi.

I capitoli del dicembre 1592 precisano che la concessione delle agevolazioni viene ristretta a vascelli ed altre navi recanti vettovaglie "da luoghi di Ponente di là dal stretto di Zibeltaro"; i mercanti e i capitani restano impegnati a riservare una parte delle loro vettovaglie alle riviere; una norma liberalizzante concede ai forestieri che hanno sbarcato i cereali e non li hanno venduti di reimbarcarli senza dover sottostare ad oneri d'alcuna sorta all'infuori dell'ostellaggio, ossia del modesto tributo per la conservazione nei magazzini del porto. Nel portofranco del 1595 (erroneamente ritenuto quello delle origini) l'inclinazione a voler mostrare il nuovo istituto come uno strumento posto alla base dei rapporti con gli olandesi viene accantonata; cade il limite al di là di Gibilterra e solo si insiste nel voler concedere il beneficio alle navi di una portata superiore alle trecento mine.

Si riafferma il diritto dei capitani di reimbarcare le vettovaglie invendute senza dover sopportare gabelle ed altri aggravi fiscali, ma l'autorizzazione deve essere richiesta di volta in volta ai Protettori di San Giorgio.

Il termine di provenienza al di là di Gibilterra si ritrova nei capitoli del 1603 e nella loro proroga triennale, ma nel tempo stesso viene tolta la esenzione dalle gabelle per i grani sbarcati e in attesa di destinazione. I Protettori di San Giorgio erano evidentemente preoccupati di evitare che quella norma consentisse d'introdurre grani in città in frode alla dogana.

VI. Anno 1609: nasce il portofranco generale

Nel giugno 1609 dapprima i Collegi, quindi il Minore e il Maggiore Consiglio, approvarono il "portofranco libero, generale e generalissimo" esteso ad un molto copioso numero di mercanzie. Diciannove anni erano trascorsi dalla istituzione del "*portus immunis*" delle vettovaglie: un tempo assai lungo durante il quale molte esperienze erano state sofferte mutandosi in stimoli a procedere verso riforme di più largo respiro.

Un suggerimento ad accrescere la forza d'attrazione del porto genovese proveniva dalla Toscana. Il granduca mediceo Ferdinando III nel 1593 aveva elargito una molto ampia riforma conosciuta sotto il nome di "costituzione livornina" per trasformare il grosso borgo malarico in una città ricca di traffici portuali ed animata da insediamenti di mercanti e di armatori attratti dalle agevolazioni e dalla prospettiva di un mercato con intense contrattazioni.

La "costituzione livornina" non solo mirava a trasformare Livorno in un grande emporio ma prometteva tolleranza e sicurezza alle genti di ogni razza e di ogni religione che in quella plaga avessero deciso di fissare la loro dimora. I benefici della riforma sarebbero cessati non appena fosse stata varcata la linea di discriminazione di Livorno dal restante dominio mediceo poco importando al granduca di suscitare grandi correnti di transito con il resto del paese. Ad ogni modo l'appello non rimase inascoltato: olandesi ed inglesi si resero conto che il litorale livornese sarebbe stato un ottimo punto d'appoggio per la discarica delle merci e la loro successiva ripartizione, sempre per via di mare, su molte rotte mediterranee. Gli ebrei, rassicurati sul rispetto della loro persona e dei loro beni, corrisposero all'invito. A poco a poco Livorno divenne un luogo di larga tolleranza; gli affari prosperavano e gli arrivi di navi con ricchi carichi si moltiplicarono.

L'esordio della "costituzione" era molto ampolloso ma non meno convincente nel liberare gli animi dal continuo timore delle persecuzioni. Dopo avere rivolto un saluto "a tutti voi mercanti di qualsivoglia nazione Levantini, Ponentini, Spagnoli, Portoghesi, Greci, Tedeschi et Italiani, Ebrei, Turchi, Mori, Armeni et altri" il primo capitolo esordiva con una promessa di cordiale accoglienza e di tutela della persona e dei beni degli ospiti forestieri. "Concediamo a voi tutti mercanti Ebrei, Turchi, Mori et altri mercanti reali; libero et amplissimo salvocondotto, et libera facoltà et licenza che possiate venire, stare, trafficare, passare et abitare con

le vostre famiglie, o senza di esse, e partire, tornare e negoziare nella detta nostra città di Pisa e Terra e Porto di Livorno, et anco stare per negoziare altrove per tutto il nostro Ducal Dominio senza impedimento o molestia alcuna reale o personale per il tempo durante di anni venticinque prossimi...". Era un tempo assai lungo, tacitamente supposto rinnovabile salvo eventuali opposizioni della curia romana.

Il documento non poteva definirsi un portofranco ma i forestieri finivano per trovarvi qualcosa di diverso e, sotto certi aspetti, anche di più: non tasse in aggiunta a quelle normalmente imposte ai sudditi; libero uso della bandiera toscana; esonero dal "bindello", ossia dal nastro di riconoscimento per gli ebrei; prestiti per agevolare l'impianto delle attrezzature mercantili; ospitalità di un anno nei magazzini di dogana alle merci in attesa di contrattazione previo pagamento di un tenue diritto di "primo passo"; esonero dalla requisizione della casa per alloggiarvi soldati (molestia allora assai frequente in molti paesi); nessun veto a servirsi di balie e di domestici cristiani; giudici d'apposita designazione per evitare arbitrarie sentenze; concessione del diritto di professare la propria fede e di elevare sinagoghe.

Quella carta, come avvertimmo, non poteva definirsi, secondo una rigorosa interpretazione, un portofranco: ma se mancava quell'esplicito riconoscimento i non pochi mercanti forestieri, che da molti luoghi convennero a Livorno, si resero conto che dalla estensione dei diritti riconosciuti alle loro persone e dall'abbandono di quella landa nelle loro mani si poteva cavare qualcosa di diverso od anche di più penetrante.

A poche miglia da Livorno erano paesi nell'entroterra i segni della miseria contadina ed artigiana: segni che non vennero cancellati nemmeno nei due secoli successivi, per la mancanza dei tonificanti traffici di transito ai quali i genovesi dedicavano invece vigilantissima attenzione. Questo avveniva perché le colonie di nordici e di ebrei installatesi a Livorno nel tempo stesso in cui procuravano benessere alla città ne circoscrivevano la vita alla funzione di un grande deposito di merci provenienti dal mare e per via di mare da rispedirsi altrove. Altra caratteristica di molto interesse, in ispecie agli occhi degli immigrati, consisteva nella desolante condizione di Livorno come mercato finanziario: fu, quella, un'ottima occasione per gli ebrei che vi impiantarono una robusta trama di cambisti e di prestatori realizzando assai presto un volume di affari finanziari forse non inferiore a quello derivante

dal maneggio delle merci.

I genovesi constatavano intanto con amarezza che la loro ambizione di costituire entro le mura un insediamento di mercanti forestieri, capaci, con le loro iniziative, di contribuire all'espansione dei traffici, non aveva mai preso corpo (e nemmeno avrebbe assunto rilevanza in avvenire) nonostante in città un vero e proprio ghetto mai fosse stato costituito, poche preoccupazioni suscitando le rampogne della curia romana. Nemmeno gli olandesi, pur tanto accarezzati, si erano decisi a fondare una loro colonia in città, e pochi erano, e rimasero, gli immigrati dalla Lombardia e dal Piemonte.

Quella riluttanza non era una conseguenza della inospitalità, anche se i genovesi, pur leali e rispettosi, non possedevano particolari seduzioni. La questione era d'altra natura: arroccata, nel cuore della vecchia città stava la congrega di un centinaio di famiglie padrone di ingenti capitali che per molti rivoli venivano inalveati alla corte di Spagna, al Napoletano e alla Sicilia, alla Chiesa, a Venezia, a Vienna e al Sacro Romano Impero. Tanta potenza del denaro e tanta sottile competenza nel maneggiarlo, persuadevano, in particolare gli ebrei, a non tentare una dissennata emulazione.

Il grande appello della corte medicea ai mercanti d'Europa e del Levante lanciato con la "costituzione" del '93, ossia tre anni dopo l'istituzione del portofranco delle vettovaglie, fu per i genovesi un monito a rendersi conto che non dovevano fermarsi a quel primo provvedimento nella loro politica di sostegno dell'annona e di rin vigorimento dei traffici. Il portofranco generalissimo del 1609 nasce, quindi, per una diretta esigenza della economia locale ma assume anche il significato di un argine frapposto alle esuberanti mire dei Medici.

I Magnifici dei Collegi e dei Consigli e i Protettori di San Giorgio non potevano dimenticare che sotto la vernice, o l'orpello, delle parole granducali per promettere sicuri insediamenti e liberi affari sul litorale livornino anche si celava un non troppo ascoso proposito di rivaleggiare con Genova e di restringere il respiro del suo porto. Se ne incontra la prova nelle minute norme doganali per Livorno emanate da Cosimo con un decreto del 16 gennaio 1565, ossia nel tempo in cui egli già pensava d'intraprendere i lavori di costruzione del nuovo porto. Nulla di meglio quel principe sapeva escogitare di una serie di regole rivolte ad indurre le navi mercantili operanti nel mediterraneo a schivare Genova per

non perdere i benefici che sarebbero stati concessi a chi avesse fatto direttamente vela per Livorno evitando gli approdi nei porti del dominio genovese. Quelle norme, merita di essere aggiunto, erano, e restarono, in pieno vigore anche quando furono innovate dalla costituzione del '93.

Il capitolo 40 delle dette norme doganali intitolato "Benefitio libero alle cose venute supra mare che si rinavicheranno fra l'anno et de' duoi terzi mandandosi per terra" spiegava minutamente come dovevano comportarsi armatori e capitani per non perdere il "benefitio". La norma presto fu definita nel parlare comune e si tramandò sotto il nome di "termine delle cento miglia". "E perché i benefizij et le franchigie augmentano grandemente la frequenza de luoghi ordinorno et volseno che tutte le mercantie et robe che verranno in detto porto di Livorno, et in quello si scaricheranno, et chi per ponente da Genova et da indi in là, per levante da Civitavecchia et da indi in là, et per mezzodì di Corsica et da indi in là non havendo tocco da detti luoghi al porto di Livorno altro porto che di Livorno, nè carico o scarico da orlo di barca, nave o altro navilio (che avendo tocco carico o scarico si trattino in tutto e per tutto come di sotto si dirà delle robe che verranno per terra salvo et eccetto i riservi sottoscritti) si possino in detta terra di Livorno et porto tenere un anno, il quale s'intenda cominciare il dì che la nave surgerà in porto in fral qual termine non sendo state nè vendute o contrattate, et essendo state del continuo in detta dogana et suoi magazzini, eccetto però le grascie d'ogni sorte delle quali se n'osservi quanto di sotto, si possino per i propri padroni rinavicare fuori de' sopradetti termini delle cento miglia senza pagamento d'alcuna gabella".

VII. *La rivalità fra Genova e Livorno*

Norme di tale natura, grette ed offensive, con l'unica attenuante dei pavidì spiriti protezionistici allora diffusi in Europa, non potevano cadere nel vuoto. Un primo segno lo si incontra nella ricordata decisione dei Magnifici di far incrociare un leudo fra la Spezia e Viareggio per indurre i capitani dei vascelli olandesi recanti carichi di grani a dirottare su Genova con la seduzione di affari migliori. Ma la ritorsione di maggiore evidenza — e destinata a protrarsi per quasi due secoli — viene inserita nel porto franco generalissimo del 1609 che apre la serie degli appelli a far convergere su Genova lo sbarco delle mercanzie destinate alla

riesportazione e ai transiti con la valle padana.

Il primo capitolo di questo documento afferma che qualsiasi nave, proveniente da qualsivoglia parte del mondo, e qualunque ne sia la bandiera, sarà ammessa ai benefici del porto franco. L'enunciato, nel suo esordio, si attesta senza limiti, ma nelle righe successive emergono non poche eccezioni. La prima assume il significato di ritorsione contro Livorno e il granducato mediceo. Il principio che non sarebbe stata fatta questione sulla provenienza delle navi e delle mercanzie riceve una drastica limitazione: vengono infatti escluse dal porto franco "quelle navi o vascelli che haveranno caricato roba o mercantia di qualsivoglia sorte nelle foci di Roma, o altri luoghi da dette foci di Roma in qua verso Genova; li quali in alcun modo non potranno godere di questo Porto franco, e fuori delli suddetti, tutti li altri vasselli o navi come sopra possano venire in questo porto di Genova e stare quanto loro accomoderà durante il tempo di questo Porto franco con dette loro mercantie, o robe che averanno portato con dette loro navi o vasselli; salvo di quelle che loro accomoderà di scaricare in terra e con tutto il loro carico, e con quella parte che non havessero scaricato in terra possano a loro beneplacito seguire il loro viaggio fuori del distretto, e dominio di Genova e del Genovesato, e trasferirsi liberamente, e a levante e a mezzogiorno, dove più loro piacerà senza pagare gabella alcuna delle robe o mercantie che havessero ancora con loro senza haver scaricato salvo per le infrascritte cose. Si dichiara però che in dette robe o mercantie si intendano sempre escluse tutte quelle cose che pagano alla Gabella del Grano, del Vino e dell'Oleo, o ad alcuna di esse gabelle, perché le cose che pagano ad alcuna di esse gabelle non haveranno da godere in modo alcuno del presente Porto franco".

In questo esordio del documento sono già raccolte non poche sintomatiche indicazioni. L'esclusione del porto franco dalla foce del Tevere verso ponente non era evidentemente uno sgarbo alla Santa Sede per la sua possibilità di poter effettuare le operazioni mercantili a Gaeta e a Terracina: qui si mirava a rispondere al raggio mediceo delle cento miglia con una preclusione estesa a tutto quanto il litorale toscano. Altre restrizioni, poco conformi a chi attestava di voler promuovere liberi traffici, toccavano grano, vino ed olio ai quali riservavasi una regolamentazione separata. Anche il principio di sottomettere a gabella le merci sbarcate (ma non necessariamente vendute) risultava poco incoraggiante. Altro passo indietro fu compiuto nell'atteggiamento di tolleranza per

equipaggi e mercanti forestieri colpevoli di qualche non grave reato ma benemeriti come apportatori di granaglie. Di quella slargata politica non rimase nel nuovo testo alcun residuo e nemmeno furono spese parole per confortare le genti d'altra razza e d'altra fede a non tenere conto delle diversità visto che non avrebbero assunto alcun peso sugli affari.

In sostanza i genovesi si avventurarono nell'arte del superamento delle barricate per fare campo ai liberi incontri con non poco impaccio, anche se su quella strada avrebbero presto saputo procedere con un passo sicuro eguagliando o sopravvanzando gli altri popoli europei.

Un attento vaglio delle norme contenute nei capitoli del 1609 porta alla constatazione che l'intento dei genovesi non era quello di fare della loro città un'emula di Livorno, riducendola a spettatrice di un assiduo traffico di merci venute per mare e per mare rispedito ad altri scali mediterranei senza che la Camera di governo, e le Compere di San Giorgio ne cavassero qualche apprezzabile profitto. Quel disegno poteva essere seguito dai granduchi medicei pur di riuscire a trasformare una borgata malarica in un prospero emporio cavandone un modesto provento. Tutto sommato le finanze dello stato poggiavano su cespiti assai sostanziosi ma nei quali la partecipazione livornese poteva ritenersi irrilevante. Diverso era il caso di Genova e delle limitrofe podesterie dove il provento fiscale cavato dalla Camera di governo, dalle magistrature (Abbondanza, olio, vino, galee, arsenale ed altre) e dalla Casa di San Giorgio rappresentava forse più dei nove decimi degli apporti globalmente conferiti all'erario, anche se nel restante dominio vivevano i quattro quinti, e forse più, degli abitanti della repubblica.

Un modo di vivere alla livornese (città che, nonostante i privilegi e le autonomie, non riuscì a manifestare un autentico empito di vita al di là dei 20/25 mila abitanti, cinquemila dei quali ebrei) era d'impossibile adozione a Genova dove congrue gabelle, pena il disfacimento dello Stato, dovevano essere puntualmente riscosse. Eppure anche Genova cercava una strada che l'avviasse a riforme capaci di rendere viepiù floridi i già prosperi traffici e più liberi i commerci.

In due direzioni vennero prodigate le maggiori cure. Con molto impegno si provvide a tonificare il mercato locale costituito da una popolazione capace di attivare un notevole movimento portuale con la continua e rilevante importazione di grani, oli,

vini, legnami, carni, metalli e materiali di costruzione. Con altrettanta sollecitudine ci si impegnò ad accrescere l'efficienza dei traffici di transito. Anche se il Milanese, dalla fine del Cinquecento in poi, rilevava una quasi continua decadenza per il malgoverno spagnolo, le necessità di rifornimento della Valle Padana erano molto rilevanti per corrispondere ad una complessa domanda assai sovente dettata dallo stato di pace e non solo da quello di guerra.

Nel testo del porto franco la preoccupazione di alimentare i transiti è un tema dichiarato in termini di mal celato affanno. Su questi transiti i Magnifici dei Collegi e delle Compere facevano un grande assegnamento tenuto conto che, di tutto l'arco del golfo, Genova era il migliore porto, ed anche costituiva la testa di ponte più avanzata per penetrare nel cuore dell'Europa continentale. Alle ali il Nizzardo, in mano dei Savoia, poteva soltanto rappresentare, nella propizia stagione, un utile collegamento con la regione cuneense; Savona, a sua volta, rispondeva assai bene alle comunicazioni con le Langhe e il Monferrato ma restava anch'essa eccentrica di fronte ai collegamenti con Milano e le terre lombarde. La Spezia aveva delle ambizioni verso la bassa Valle Padana ma i genovesi furono sempre riluttanti ad assecondarle; Livorno, infine, nulla poteva di fronte all'entroterra padano, della qual circostanza i genovesi traevano beneficio con dazi di transito che, seppur onerosi, tenevano i toscani fuori della competizione.

Su queste premesse fu costruito il primo porto franco genovese. I punti di maggiore rilievo del trattamento riservato ai carichi delle navi ammesse ai benefici erano riassumibili nei termini che seguono:

- i travasi dei carichi da nave a nave per consentire la riesportazione via mare delle mercanzie erano soggetti al pagamento dell'uno per cento sopra i valori d'estimo della dogana: valori che generalmente dovevano ritenersi inferiori di circa un quinto ai prezzi all'ingrosso, al netto delle gabelle, vigenti sul mercato locale;
- le merci introdotte in città potevano essere conservate fino a sei mesi: tempo concesso ai mercanti per pagare fra caratti ed altri diritti il sette per cento ed ottenere la piena disponibilità dei beni;
- nel caso che quelle stesse merci fossero destinate al transito per via di terra o di mare la gabella sarebbe stata ridotta al tre per cento, e nel caso che già fosse stato pagato il sette la dogana avrebbe proceduto al rimborso del quattro;

- in ogni caso, quando fosse seguita compra, vendita, permutazione, “o in altro modo alienatione”, delle dette mercantie si sarebbe dovuto pagare l’uno per cento alla Riva Grossa;
- le sete di Messina, Sicilia e Calabria restavano escluse dalle agevolazioni ma in compenso beneficiavano nei transiti per fuori dominio, per via di terra e di mare, di una tariffa fissa di trenta lire per ogni balla del peso di 250 libbre. Per le sete del Levante sarebbe stata praticata la minore tariffa di lire venti;
- similmente le merci di Napoli in transito, qualunque ne fosse la qualità, sarebbero state sottoposte al pagamento di tre lire per rubbo; lo stesso criterio valeva per le merci di Firenze e di Lucca. Per i panni di lana la tariffa sarebbe stata di quattro lire;
- ai risi condotti a Genova per via di terra e destinati al transito si concedette, in particolare, “qualche carezza”, ossia la loro stima venne fissata a non più di sei lire il cantaro e fu concesso un mese di dogana franca per agevolarne la vendita fuori e dentro il dominio.

Alla merci di Lombardia, e in ispecie di Milano, condotte a Genova per essere spedite fuori del distretto, si applicava un diritto di transito del cinque e mezzo per cento: incidenza apparentemente sensibile che in pratica risultava poco onerosa tenuto conto della morigeratezza degli estimi che diventavano ancor più sopportabili nel caso dei cosiddetti “colli ricchi”. I criteri della politica doganale genovese verso le merci di provenienza lombarda sono così stabiliti nel passo che segue del documento in questione.

“Alle merci di Lombardia, che saranno condotte a questa città per mandar fuori del distretto di Genova, di qualsiasi qualità, la valuta de quali eccederà lire 100 di moneta di Genova, secondo l’estimo di dugana, per collo, che non sii più di due cantara peso grosso, e netto di Dogana, si fa gratia di pagare solo cinque e mezzo per cento da ripartirsi fra Caratti e dritti alla rata senza derogare però alle gratie che si fanno, come si dirà di sotto, alli ori filati e colli ricchi di Milano. Dichiarando che quando dette merci fussero di qualità che per avventura si solessero spedire a numero e non a fardi o colli s’intende, e intendersi debba, tanto numero di essa mercantia per un collo che faccia in effetto in peso cantara due come sopra, quale sia accettato e possa godere di detta gratia per un collo. Alli colli ricchi di Milano che veniranno per transito di peso di duo cantara, peso grosso e netto di Dugana a basso, si fa gratia che siano estimati libre 500 per collo, e quando siano più peso di dette cantara due alla rata. Alli ori filati che saranno

condotti per transito e che si manderanno fuori del distretto, si fa gratia che siano stimati lire 8 per libra”.

VIII. *Uno strumento che asseconda un'economia ascendente*

Quei capitoli del primo portofranco durarono fino al 1613, anno in cui vennero rinnovati con notevoli accrescimenti, il più sensibile dei quali consisteva nella inclusione di una minuta enumerazione di estimi per le singole merci: estimi che essendo fissati su livelli sensibilmente inferiori agli effettivi prezzi di mercato rappresentavano una ulteriore agevolazione concessa ai mercanti.

Mentre il granduca mediceo concedeva copiosi privilegi a Livorno per favorire lo sviluppo urbano e l'accrescimento della popolazione, il portofranco del 1609 non fu dettato a Genova dall'imperiosa esigenza di rianimare la vita mercantile di una città in declino: deve, al contrario, essere tenuto presente che, in quel tempo, prosperavano tanto gli affari finanziari quanto quelli mercantili. L'anno in cui fu promulgato il portofranco delle vettovaglie i luoghi di San Giorgio erano quotati 115 lire con un incisivo progresso rispetto a vent'anni prima quando erano trattati ad un prezzo minore della metà; e quando si giunse al 1609 la quotazione era ancora salita fino a 211 lire, sempre di numerato, ed avrebbe continuato nel suo moto ascendente fino al massimo di 278 lire nel 1622. Frattanto il gettito dei caratti segnava incrementi non meno confortanti. San Giorgio vendeva, ormai da molto tempo, la gabella alla Camera di governo per la somma annua di circa 200 mila lire. La repubblica, a sua volta, per trarne lucro la cedeva ai gabellieri che, sempre nel 1609, ne cavavano circa 430 mila; e l'anno dopo furono superate le 500 mila.

Il portofranco ebbe quindi il compito non di arginare una recessione ma di stimolare, od assecondare, un'ascesa in pieno svolgimento. I capitoli del marzo 1613 furono contrassegnati da una serie di correzioni rivolte a ridurre i dazi di transito e di riesportazione e dal proposito di rafforzare le preclusioni alle ali. Restavano escluse dal portofranco le merci provenienti dagli scali del Levante fino alla Sicilia inclusa mentre a ponente il limite veniva esteso fino a Gibilterra con l'intenzione di creare un mercato di merci levantine e ponentine ricco di risorse merceologiche delle quali non si sarebbe dovuto trovare altrettanta dovizia a Livorno e a Nizza e Villafranca.

Questi due ultimi approdi Carlo Emanuele I aveva dichiarato franchi nella speranza di attivare traffici di transito finora languenti per le cattive strade e i rigori invernali, che limitavano l'accesso all'entroterra; e di costituire un ricco deposito di mercanzie levantine e nordiche destinato alla riesportazione per via di mare verso i paesi mediterranei; ma l'esito del provvedimento aveva dato risultati tanto modesti da convincere i genovesi che non da quella parte dovevano temere una deviazione dei traffici.

Un approfondimento della finora esitante politica liberalizzatrice trovò modo di manifestarsi nel 1623 quando ebbe inizio il terzo tempo del porto franco, per concorde decisione dei Collegi e dei Consigli affidato per un decennio alla gestione della Casa di San Giorgio. Ma in effetti quella traslazione di compiti non tardò a mostrarsi irreversibile, e San Giorgio continuò a provvedere al porto franco fino alla caduta della repubblica. Fu un atto di profonda saggezza che unificava pratiche amministrative strettamente interdipendenti siccome i caratti, le gabelle sulle contrattazioni e quelle sul grano, sul sale, sulle carni e sui vini, per citare soltanto alcune voci procaccianti un reddito rilevante, già erano percepite ed amministrate dalle Compere. Quel vasto campo operativo rendeva possibile ai Protettori della Casa di affrontare riforme più incisive e consapevoli senza che il gettito dei tributi, inteso nel suo complesso, dovesse soffrirne.

I segni di questo nuovo indirizzo, al quale i Protettori delle Compere quasi mai vennero meno, ed anzi vollero rendere viepiù evidente ed operante nei momenti delle gravi avversità — come accadde al domani della peste del 1656/57 quando molti gravami furono ridotti o rimossi per infondere coraggio ai superstiti — non tardarono a prendere sostanza.

Il diritto di ostellaggio, libero e praticamente gratuito, ancora concesso con troppe limitazioni e troppi sospetti, qui viene riconosciuto per diciotto mesi. Qualsiasi mercante o capitano recante merci provenienti a dirittura “ di là dello stretto di Gibilterra o dalla Costa di Barbaria e di là dell'isola di Sicilia esclusa ” poteva sbarcarle e allogarle nei magazzini anche dentro la città (in attesa di porre mano ai grandi edifici che sarebbero sorti, con ripetuti ampliamenti, accanto a quello di San Giorgio) per un tempo di diciotto mesi ed essere riesportate senza sopportare oneri fiscali. In caso di vendita delle merci reimbarcate sarebbe stata percepita la modica gabella della Riva Grossa. Se la esportazione delle mercanzie fosse avvenuta per via di terra la Riva Grossa sareb-

be stata egualmente percepita ma il diritto di pedaggio ridotto alla metà.

Le merci riesportate senza essere state vendute avrebbero pagato d'ostellaggio dieci soldi per collo di due cantara: ma la mite tariffa del deposito si doveva intendere per il periodo massimo di sosta con riduzione "alla rata" per le soste inferiori. Per le merci destinate al consumo in città e nelle riviere, sarebbe stata applicata la tariffa dei caratti da essere pagata soltanto al momento in cui fosse stato deciso il prelievo dal deposito.

Agli occhi dei mercanti quella apparve come la concessione più consistente e presto se ne ebbero prove convincenti: la massa di merci affluite in porto franco, sempre ad esclusione dei grani e dei salumi regolati da altre norme, tanto crebbe che per due secoli si provvide di continuo a dilatare gli spazi comuni e le singole stanze dei magazzini. Verso la metà del Settecento i "quartieri" si erano tanto infoltiti, e le loro strade interne tanto ramificate, da suscitare nel visitatore l'impressione di trovarsi di fronte ad un grandioso fortilizio.

Le agevolazioni per favorire il deposito delle merci per un tempo tanto lungo si accompagnarono a quelle per fare più scorrevole, con meno oneri e procedure, il movimento dei transiti. Non soltanto si provvide a favorire il ricarico delle merci invendute al riparo da qualsiasi gabella, ma si pose mano alla revisione delle tariffe relative alle sete: tema molto delicato tenuto conto che l'arte della seta aveva a Genova una preminenza incontrastata, e mobilitava una forza di lavoro tanto ingente da richiedere molta ponderazione per evitare turbamenti. Si era dapprima ritenuto che convenisse colpire con una dura tassazione le sete lavorate e quelle d'ogni sorta destinate al transito. I Protettori delle Compere si mostrarono in parte di una diversa opinione, forse considerando che larghe facilitazioni destinate a favorire i transiti per Genova avrebbero anche fatto confluire sul mercato locale non solo copiosi tessuti serici ma sete grezze così facilitando gli approvvigionamenti dei seatieri genovesi.

Le importazioni delle sete da lavorare provenienti da Napoli, Calabria, Sicilia e Spagna restarono soggette alla gabella di venti lire per balla in caso di vendita, ma l'onere per il transito restava ridotto da 45 a 30 lire per balla. I panni di seta di Napoli, Lucca e Firenze già tassati al transito con lire 4.10 al rubbo, più l'aggiunta di due lire alla Riva Grossa in caso di vendita, ottennero anch'essi una maggiore benevolenza: il primo onere era ridotto a lire 2.10 ed

il secondo ad una sola lira.

Agevolazioni rivolte a favorire il transito verso il Piemonte erano, in quello stesso portofranco del 1623, concesse a Savona. I risultati non furono altrettanto rilevanti ma il proposito, sinceramente sentito, tanto a palazzo quanto in San Giorgio, di mostrare per Savona spiriti di aperta amicizia, diede qualche frutto sostanzioso. Quanto fossero sopiti i vecchi rancori e quale spirito nuovo ravvicinasse le due città apparve in evidenza quando nel 1625 Carlo Emanuele I di Savoia vanamente aggredì il Genovesato, avido di portare il suo dominio al mare in un punto meno eccentrico e più profittevole sotto il profilo economico di quello rappresentato dal Nizzardo.

IX. Fede nella libertà su proiezioni secolari

I quattordici anni che intercorrono dall'atto istitutivo al passaggio delle consegne alla Casa di San Giorgio costituiscono il periodo delle origini del "portofranco generalissimo" della repubblica di Genova. Ma non è soltanto un periodo delle origini nel senso che lievitano i primi embrioni necessariamente destinati a subire radicali adattamenti e correzioni negli anni successivi. Il portofranco, attraverso la periodica revisione di tariffe e capitoli, approfondisce i suoi significati; perfeziona la sua ospitalità alle merci dei negozianti d'ogni costume e d'ogni provenienza; la tastiera dei prodotti si moltiplica, lo spontaneo superamento di tanti pregiudizi verso le genti di altri ceppi razziali e religiosi e di tante pavidità protezionistiche rivela, pur con intermittenti contraccolpi frutto di sedimenti superstiziosi duri a morire, un moto ascendente capace di placare e di vincere i ripetuti allarmi, insorgenti nei periodi recessivi, negli animi dei dogmatici conservatori pronti ad attribuire ogni disagio alle malefatte del libero scambio.

Una piena vittoria contro le diffidenze e le paure per il nuovo, ossia per un commercio regolato dalle leggi di mercato, fu tuttavia conquistato assai più tardi. Solo nei capitoli del portofranco del 1763, rinnovato con minime varianti nel 1778, ci si incontra in una risoluta archiviazione delle ostilità contro Livorno e più non si ribadisce la esclusione dal portofranco delle merci provenienti da quel porto.

L'ansia di stabilire una illusoria preminenza, il timore di lasciar decadere Genova a mercato di "seconda mano", la speranza di comprimere il porto rivale in uno stato di crisi che ne eliminasse le

capacità competitive, durarono dunque per almeno un secolo e mezzo prima che nelle menti si facesse luce la elementare verità che entrambi gli empori potevano cavare beneficio da un'aperta collaborazione.

Questa è l'unica zona d'ombra, grigia e malinconica, nella storia sei-settecentesca del porto franco genovese alla quale si contrappone una splendida testimonianza di risorse imprenditoriali capaci di suscitare emulazioni in tutto il bacino mediterraneo fino a far proliferare i portofranchi forse al di là del necessario.

Il porto franco - giova ripeterlo — non fu per i genovesi soltanto un modo di manifestare le loro risorse mercantilesche: l'avvicinarsi delle generazioni instacabilmente intessenti trame mercantili all'ombra dei dilatantisi "quartieri" ebbe anche un effetto d'ordine morale: convinse questa gente, e i loro collaboratori, dai "razionali" degli uffici ai privilegiati "caravana", ai sensali e alla gente dei negozi, che la prosperità doveva essere conquistata dilatando gli affari nel mondo, proposito che anche invitava a guardare alle genti d'ogni paese con un moto di simpatia: un moto che, al di là del lucro, lentamente affinava gli animi ad un sentimento di fraternità.

Nota bibliografica

Le origini del portofranco genovese rimasero ignote agli storici fino a pochi anni or sono quando le nostre ricerche, premiate da preziosi rinvenimenti, portarono alla luce le carte fondamentali. Chi si era occupato di cose genovesi, con inclinazioni piuttosto letterarie, e disattenzione per i problemi economici, aveva raccolto una generica tradizione che, senza alcun sostegno, indicava nell'anno 1595 la fondazione di un impreciso istituto suggerito dalla convenienza di attrarre in porto carichi di grani del nord Europa.

In verità in quell'anno venne fatto un rinnovo del portofranco, detto delle "vittuaglie", o vettovaglie, ma la fondazione era avvenuta cinque anni prima e da quel tempo il portofranco già era stato rinnovato parecchie volte.

Il primo portofranco prende vita con un decreto del Senato che trovasi in A.S.G., *Archivio Segreto. Decreti del Senato, Anno 1590*, manuale n. 837, p. 119.

A questo primo decreto dell'11 agosto 1590, ne seguì l'anno dopo un secondo per estendere il "*portus immunis*" dalla capitale alle riviere dove il bisogno di cereali non era meno grave. Tale decreto reca la data 28 gennaio 1591 e trovasi in A.S.G., *Archivio Segreto. Decreti del Senato. Anno 1591*, manuale 838, p. 118.

La grida, diffusa in tutto il dominio per rendere noto il contenuto dei due decreti, è ospitata nelle filze del Magistrato dell'Abbondanza dell'Archivio Storico del Comune e reca la data 12 febbraio 1591. A.C.G., *Magistrato dell'Abbondanza. Anno 1591*. filza 723.

Per le coraggiose e larghe compere di grani nei porti baltici, e per i noleggi di un grande numero di navi olandesi, vedi lo stesso fondo comunale dal 1591 in poi (filza 723 e seguenti). Sempre sulla stessa materia del portofranco consulta A.S.G., *Archivio Segreto. Propositionum. Anni 1590-1598*, doc. 72, busta n. 1028. Il quella stessa busta il doc. 156 reca il testo del portofranco del 1595. La successiva busta n. 1029 contiene altri documenti relativi al portofranco del 1605 e degli anni seguenti.

Il testo a stampa del "*portofranco libero, generale e generalissimo*" per le mercanzie d'ogni sorta del 1609 sta in A.S.G., *Archivio Segreto. Propositionum Anno 1607-1610*, doc. 158, busta n. 1030.

Il portofranco del 1613 trovasi in A.S.G., *Archivio Segreto. : Gride e proclami*, n. 1016 oppure in *Propositionum*, n. 1031, doc. 99.

I capitoli del 1623 furono stampati dal Pavoni: *Nuovo portofranco in Genova*, per Giuseppe Pavoni, MDCXXIII.

Per il salvacondotto del 29 febbraio 1532, i cui intendimenti e metodi preannunciano, seppure in forme molto incerte, il portofranco delle vettovaglie del 1590, vedi A.S.G., *Sala Bartolomeo Senarega. Senato, Collegi Diversorum (1530-1532)*, n. 2.

Per le norme relative alla dogana di Livorno del 1565 cfr. MARIO BARUCHELLO, *Livorno e il suo porto. Origini, caratteristiche e vicende dei*

traffici livornesi, Livorno, Ed. Riviste Tecniche, 1932, pp. 119/136, e in particolare p. 124.

Per la "costituzione livornina" del 10 giugno 1591 (testo integrale), *idem*, pp. 187/197.

Per una analitica disamina sulla prospettiva degli anni dal 1590 al 1778 cfr. GIULIO GIACCHERO, *Origini e sviluppi del porto franco genovese. 11 agosto 1590 - 9 ottobre 1778*, Genova, ed. Sagep, 1972.

