



Università
Ca' Foscari
Venezia

Corso di Laurea magistrale
Relazioni Internazionali Comparete

Tesi di Laurea

Il ruolo dei porti mediterranei in epoca Napoleonica

The role of Mediterranean ports in the Napoleonic era

Relatrice

Ch. Prof. ssa Giulia Delogu

Correlatore

Ch. Prof. Antonio Trampus

Laureanda

Domitilla Cioffi

Matricola 974027

Anno Accademico

2020 / 2021

The Mediterranean area cannot be considered a region only in a geopolitical sense but it is instead a meeting place of different cultures, economic and social realities well differentiated but linked by common interests.

History shows how the Mediterranean relations have lived alternate vicissitudes, passing from centuries of great splendour to periods of decadence, where competition with other geographical areas has become increasingly alive.

The free port has played a primary role in the Modern Age Mediterranean economic policy, in – fact in order to give a boost to the local economy, favourable regulations to the arrival and rapid

integration of foreigners within the pre-existing socio-economic environment were established.

What stands out from my analysis is an image of a dynamic and open-minded Mediterranean and European.

The end of the eighteenth century was marked by the outbreak of the French and Napoleonic Wars waged across Europe and the Mediterranean.

They ushered in a political and economic crisis that disrupted the established patterns of shipping and trade.

The turbulence of war created a new equilibrium among existing players and new entrants,

who competed over a share of the Mediterranean market.

Based on archival material from the quarantine station of Livorno, one of the most significant Mediterranean entrepôts, my work investigates the adaptation of traditional and ascending maritime powers to the upheaval and the economic crisis generated by the Napoleonic Wars.

While British merchants and ship-owners searched for alternative, safer ports to relocate their trade, the newcomers – the Greeks and the Americans – profited from their neutrality and entered the Livornese market.

In this my research work, I divided the Mediterranean into areas, along the Napoleonic routes;

Why was Napoleon interested in certain areas ?

Can we consider Bosnia as part of the Mediterranean scene ?

Or was it just a mere strategy along the way ?

And what prompted him to take a route rather than another ?

What role did the French have in Italy and the Mediterranean ?

And what did Napoleon think of the Italians?

At the center of this study there are therefore three subjects: the Mediterranean, the ports and the Napoleonic journey.

I tried to trace the path taken by Napoleon reconstructing, through dates and routes, the connections and logical explanations to the questions I posed to myself.

And why the idea of the expedition to Egypt ? What did the French have to do with Egypt? What did they draw from it?

The paradox was that the dominant power in the Mediterranean was a foreign nation to this sea: England, which had settled in Gibraltar and Malta, and whose ships, of commerce or war, sailed the sea.

Napoleon, in 1810, creates two naval divisions: the Illyrian provinces, with the coast of Istria ; the rest of Italy.

If on the one hand there is the Napoleonic and French opportunism to conquer the Italian peninsula to be the protagonists of the Mediterranean, the discovery of Sarajevo, Trieste crossroad of peoples, and the eternal competition with the Serenissima ; on the other hand, there are the commercial policies undertaken in the kingdom of the two Sicilies, and the French domination in the city of Naples.

The population of Trieste, more eager to get rich than to make politics, was not hostile to the rationalist ideals brought by the republican armies initially, and imperialists later. It is for these reasons that the French troops always entered the city peacefully, never needing to maintain it by force. From the account of the Triestines, it was a utilitarian opportunism: they could not feed on illusions, instead of alienating the sympathy of the new "maitres". The Italian peninsula occupies a key geographical position along part of the Rimland, specifically the Mediterranean one, that is the maritime and coastal belt that surrounds the Heartland, the heart of the Planet, represented by the block of Eurasia: having control, therefore, is a fundamental pre-condition for anyone, Empire of Earth or Sea, aspires to world hegemony.

Fortune and misfortune of Venice, being in the corner of the world where the north-south and east-west land axes cross the maritime routes that unite the two opposite extremes of the Euro-Asian continent, drawing the oldest and most important trade circuit of the planet. Trade is always the engine of the World. The policy of neutrality

that Venice had adopted in the European conflict between France and the coalition led by Austria, allied with Russia and England, revolted against it when the armies of the Revolution brought the war to Italy in the spring of 1796. «I will be an Attila for Venice», said the general. Guided by the concern to preserve the forms of legality, the French plan of destabilization was based on a double play expertly maintained. The disappearance of Venice derives from the encounter of two unequal forces, the Old Regime and modernity, separated by ways, the power of arms and political logic. Anyway, this does not exclude attempts at rehabilitation and adaptation which blur the picture of a fatal decline. The cultural impact, the flow of visitors, the urban buildings attest the wealth of a city whose land resources compensated for the decline in trade. Between 1805 and 1807, the Northern Adriatic is practically a French sea. The Venice Lagoon is a complex ecosystem always in evolution. Human interventions have profoundly altered its balance. My work explores the evolution of the Venetian port system with particular attention to the issue of anthropogenic impact. The first traces of this debate can be found at the beginning of the nineteenth century: for this reason, the work presents a bipartite structure and an interdisciplinary methodology that combines historical analysis with the most recent ecological investigations and planning policies. In the case of Naples, the French domination has contributed to make it the capital of the Mediterranean. From the acclamation of the people for Murat, to the port of Naples that becomes a center of exchanges and connections for the Mediterranean. The French domination in Naples is articulated in two different seasons: the biennium giuseppino and the phase murattiana. Murat really appeared a sovereign torn between the attachment to the native France and the Emperor, and the affection towards the Neapolitan people helping, in this way, to give liveliness and warmth to Neapolitan intelligence. The first major expansion of the port of Naples dates back to the first half of the eighteenth century thanks to the Bourbons, first in the person of Charles III and then of his successor Ferdinand IV. It was a moment of great splendor for the Neapolitan airport that, with Paris and London, became the first of the European capitals.

In this period of great increase for the traffics, orders were issued that regulated the navigation and for the first time granted nautical licenses.

Venetian, Genoese, British, Turkish, Danish and other ships docked in Naples.

According to a belief intended to transmit in Napoleon III, for Bonaparte the Italies are at least two: the kingdom of Italy to the north, and the kingdom of Naples to the south, in which to settle their families, in a logic of ancient regime that the revolution did not know how to wipe out. The common imagination makes the geography of the Italian peninsula the determining factor of the innate maritime spirit of its inhabitants. The history of relations between Italians and the sea, however, reveals a much more complex relationship, sometimes of indifference if not hostility. The stereotype of the seafaring people is the most famous prism through which some features typical of the glorious period of Italian maritime history (that is, of the Mediterranean hegemony of the Roman Empire and, above all, of the Genoese and Venetian merchants between the thirteenth and sixteenth centuries) have become the constituent elements for the definition of the presumed conjugation of Italy planned throughout its history. It emerges, therefore, that economic-commercial relations were a predominant aspect of the Mediterranean, anticipating by far what will be the future socio-political dynamics. Controlling the Mediterranean Sea meant: being masters of an identity. And this identity is reflected in its ports and its inhabitants. Once again, however, it is the sea that, through navigation and trade, unites peoples and cultures. The sea gives eternity: the history of the Mediterranean Sea, passing through these events, is continued in the eternal present.

Introduzione

a. Inquadramento storico del Mediterraneo

- **Cap. I Il porto**

- a. Definizione, funzione politica ed economica dei porti

- b. Politiche napoleoniche

- c. Perché l' Egitto ?

- **Cap. II Mediterraneo orientale e province illiriche**

- a. Perché Napoleone era interessato alla Bosnia ?

- b. Trieste: un' identità di frontiera

- **Cap. III La Serenissima**

- a. Fine della Repubblica

- b. Il porto franco di Venezia

- **Cap. IV Napoli, capitale del Mediterraneo**

- a. La dominazione francese a Napoli

- b. Politica e relazioni commerciali

- c. Il porto di Napoli

- **Conclusioni**

- **Riferimenti bibliografici**

INTRODUZIONE

PANORAMICA DELLA STORIA DEL MEDITERRANEO

Il mio viaggio nella cultura e nei porti mediterranei parte dal pensiero braudeliano, il quale ha contribuito a renderlo il mare dagli infiniti aspetti.

L'insieme di tutti questi aspetti, la diversità dei suoi paesaggi e scenari, lo caratterizza per un grande spazio ove convivono civiltà differenziate, ma legate sempre da interessi comuni.

E, pertanto, tracciando quelle che sono state le impronte mediterranee nei diversi paesi, possiamo riscontrare presenze romane in Libano, o residui preistorici in Sardegna, o ancora, influenze greche in Sicilia, i mori in Spagna, con la tipica architettura andalusa, e le impronte dell'Islam in Jugoslavia.

In queste parole¹ si percepisce l'essenza di questo mare, così ben descritto secondo l'immaginario braudeliano; si tratta dell'introduzione ad una delle sue opere "Il Mediterraneo.

Lo spazio, la storia, gli uomini, le tradizioni", che ci dona la chiave per scoprire l'essenza del grande mosaico di popoli e colori che è il mar Mediterraneo, dove i vari

¹ F.Braudel, *Il Mediterraneo. Lo spazio, la storia, gli uomini, le tradizioni*, Bompiani, Milano, 1985 p. 7

elementi che lo compongono non sono in conflitto tra di loro, ma piuttosto confluiscono ognuno a raffigurarlo ed a caratterizzarlo, donandogli valore e personalità.

L'area mediterranea non è semplicemente uno spazio circoscritto alla geopolitica, essa ha diverse funzioni, occupa e riempie ogni ruolo nella società, dunque è un luogo d'incontro di diverse culture, realtà economiche e sociali ben differenziate ma affini sotto tanti aspetti.

I territorio che compongono il mar Mediterraneo hanno contribuito a formarne una vera e propria identità storica, politica e culturale.

Nella coscienza comune, la sua forza si ricava dalla consapevolezza che il grande mar Mediterraneo non fosse un mero luogo indifferenziato, piuttosto un luogo di eccezionale rilievo geografico, dove il binomio uomo/ ambiente e la loro interazione lo valorizza e gli dona continuamente una presenza scenica unica nel panorama internazionale.

La storia testimonia come le relazioni mediterranee abbiano vissuto alterne vicende, passando da secoli di grande splendore a fasi di decadenza, dove si è fatta sempre più viva la competizione con altre aree geografiche, come quella atlantica o pacifica.

Il Mediterraneo è principalmente intrinseco di simboli, e ciò lo rende un territorio dal grande valore simbolico, ricco di rappresentazioni, di patrimoni artistici e culturali.

Basti pensare al semplice fatto che già il suo clima abbia un' influenza notevole sul comportamento e sul temperamento dei suoi abitanti, i quali si dimostrano aperti ed accoglienti nei riguardi delle popolazioni che incrociano: perché il mar Mediterraneo, e vedremo in seguito, la penisola italiana, è un vero e proprio corridoio del melting pot, dove lo scambio di culture, con le loro idee annesse, è predominante ed inevitabile.

Le diversità che lo abitano sono abituate da sempre a convivere.

Chi abita il Mediterraneo è tendente, da sempre, ad accogliere, ad accettare "l' altro ", mostrando empatia e benevolenza.

L'idea di una sua "autonomia" era presente già ai tempi dei greci e dei romani: le peregrinazioni dell'Odisseo di Omero sono infatti una prefigurazione di quello spazio marittimo unitario che il Mediterraneo costituiva tra il Mar Nero e l'Oceano Atlantico.

Le colonne d'Ercole della geografia ellenica sono proprio il simbolo infatti di quella sensazione unitaria del mare.

Con esse, si disegnava la cosiddetta "porta d'occidente"; ed è sempre nella Grecia antica che ritroviamo una delle prime definizioni dell'unità mediterranea.

Ad ogni modo, se il mondo greco ha fornito le prime rappresentazioni del Mediterraneo, l'etimologia di questa espressione, questo aggettivo, si è formato partendo dalla lingua latina in forma piuttosto modesta come un'alternativa al cosiddetto mediterreus.

Infatti, partendo proprio dalle origini latine, autori quali Giulio Cesare, Cicerone e Tito Livio sono tre esempi di come il termine Mediterraneo fosse un aggettivo che servisse a separare le regioni che erano poste internamente da quelle che si trovavano all'esterno: significava letteralmente al centro delle terre.

Immaginiamo di essere degli spettatori, interessati ad un grande spettacolo che ha come protagonisti i popoli che abitano il Mediterraneo o che vi circolano abitualmente.

Il Mediterraneo è il teatro di tutte queste vicende umane, un teatro che al suo interno accoglie abitanti non solo europei, ma anche asiatici ed africani.

Per indicare invece il mare che poi si è chiamato Mediterraneo, gli antichi avevano a disposizione tre espressioni: "nostro mare", "grande mare" e "mare interno".

Il mare, per gli antichi, si chiamava "nostro", in quanto essi, nell'Impero, lo trovavano subito di fronte, non appena uscivano.

Ed è per questo che anche la struttura del paesaggio delle città mediterranee ha contribuito a rafforzarne la sua storia e le sue origini.

Erodoto, invece, quando parla di Mar Mediterraneo si riferisce all'Oriente, a lui più familiare distinto nel suo contesto dal mare Eritreo ovvero il Mar Rosso e più in genere l'Oceano Indiano.

Proprio Erodoto, geografo ed etnografo, sottolinea un aspetto molto interessante: il Mediterraneo esisteva solo come insieme di altri mari (Ionio, Egeo, Tirreno, Adriatico) di climi e qualità del suolo cui corrispondevano produzioni differenziate, e sulle coste, una quantità di popoli barbari senza unità di leggi e di costumi.

Vi erano però, a quel tempo, dei semplici emporia, cioè delle strutture atte al commercio internazionale, che erano poste accanto ai porti, e consentivano scambi commerciali ed interazioni di ogni tipo.

È proprio nella ricerca dell'interscambio dei prodotti, nella messa in comune di beni che affondano le radici di queste terre.

Emerge, dunque, come le relazioni economiche-commerciali fossero un aspetto predominante del Mediterraneo anticipando di gran lunga quelle che saranno le future dinamiche socio-politiche.

Un altro interessante punto di vista è quello delle popolazioni antiche: in parallelo al sorgere dell'idea di Mediterraneo come mare unico, si sviluppano concetti più legati al suo aspetto e alla sua funzione in specifiche aree e culture.

Il mare era prima di tutto intrinseco, un fatto normale per alcune culture, che erano abituate a vivere guardandolo.

L'auto-centratura romana fu indubbiamente più evidente e marcata rispetto a quella dei Greci e di moltissime altre popolazioni mediterranee.

Ma, da dove proviene l'espressione mare nostrum ?

Questa espressione si riferiva al ruolo della caput mundi nel mondo; frutto di un processo politico e culturale attraverso il quale gli antichi definirono progressivamente il posto di Roma nel cuore del mondo abitato- l'orbis terrarum- con al proprio centro il Mediterraneo.

E' infatti con questo concetto di mare nostrum che fu rimpiazzato un localismo insito delle prime idee.

E' pertanto il mare a dare una forma alle terre, è il mare che crea spazi, che unisce persone: il mare è il filo conduttore nelle relazioni, prima umane, e poi internazionali.

Questa priorità logica del mare non è solo la conseguenza di una riflessione ma piuttosto rappresenta la derivazione da un fattore di ordine geografico che persisterà come una costante fino ai giorni nostri, ovvero la centralità delle comunicazioni.

Inoltre, essendo uno spazio di strade interconnesse su cui si affacciano coste e porti, il mare sorpassa di gran lunga le vie di comunicazione terrestri in facilità e velocità.

La pratica della navigazione, rappresenta perciò l'altro aspetto fondamentale per l'unità delle acque mediterranee, un'alternativa geografica meno immaginativa e più pragmatica di quella teorica dei filosofi, che invece fa leva sulla percorribilità delle rotte marine e sugli ingenti spostamenti umani favoriti dal mare.

Ed è per tutto ciò che, io credo, che nei geni del Mediterraneo ci sia quindi la mappa delle migrazioni umane.

I processi e gli sviluppi storici che hanno interessato il mare nostrum, si sono poi riflessi nello sviluppo della società, e ne hanno condizionato comportamenti e modi di vivere.

Verso il 1530, l'Impero Ottomano e l'Impero spagnolo, che si dividevano la più grande parte dello spazio mediterraneo, erano delle superpotenze dalle ambizioni planetarie, e la Repubblica di Venezia, di cui il costante rinnovamento della ricchezza e

del patrimonio artistico suscitavano un'ammirazione generale, offriva ai suoi figli condizioni di vita di una qualità eccezionale per l'epoca.

Nel 1815, l'Impero ottomano e la Spagna, nonostante il soprassalto nazionale del 1808 contro Napoleone, erano ormai stati decadenti.

Mentre la Repubblica di Venezia non esisteva più. Il paradosso era che la potenza dominante nel Mediterraneo era una nazione straniera a questo mare: l'Inghilterra, la quale si era installata a Gibilterra ed a Malta, e di cui le navi, di commercio o di guerra, solcavano il mare.

Questa semplice constatazione, quindi, basta a riassumere le considerevoli trasformazioni che riguarderanno il Mediterraneo durante i tre secoli successivi.

La sfida strategica che spingeva ancor più gli scontri violenti tra Ottomani e spagnoli era l'avanzare di potenze dell'Atlantico e del Nord Europa, come portoghesi ed olandesi, i quali dirottavano il commercio nel Mediterraneo di zucchero, caffè, tabacco e spezie, per favorire la navigazione atlantica.

I porti più importanti non erano più Genova, Venezia o Istanbul, ed in seguito a quelli di Siviglia, Lisbona ed Anversa, il primato era passato a Londra ed Amsterdam.

Tuttavia², il Mediterraneo viveva una vita propria, al ritmo dei lavori stagionali, dei lunghi spostamenti regolari di uomini e mandrie.

Mezzi stati come il Granducato di Toscana si svilupparono ad Ovest, dove la Francia reinventò una politica mediterranea, mentre certe province dell'Impero ottomano godevano di un'autonomia quasi completa, come l'Egitto dei Mamelucchi o il regno hafside di Tunisi.

Apparvero nuove città, come Sarajevo, e dei porti edificati di ogni parte, come Livorno, e più tardi Sète; altri conobbero, con la partecipazione dei commercianti dei paesi atlantici, una brillante crescita: Marsiglia, Smirne.

La competizione fece la ricchezza di città corsare, di cui Algeri, strano prodotto cosmopolita, che ne era il prototipo.

Anche Tunisi, Biserta, Tripoli, dal lato musulmano; e Livorno, Maiorca, la Malta dei cavalieri, per il campo cristiano, parteciparono a questa caccia perpetua, senza preoccuparsi dell'appartenenza religiosa delle loro vittime.

² F. Braudel, « *La Méditerranée* »

Attraverso tutto lo spazio mediterraneo vi furono eruzioni vulcaniche, epidemie di peste, potere, miseria, paura, illusione o speranza che si ridistribuivano tra uomini e donne.

Ed ancora le isole, specchio della vita multiforme del mare, le quali raccontavano credenze e declini, cambiamenti di dipendenza, pirati e naufragi, il malessere degli schiavi, e malgrado i danni, installavano ad ovest, nelle loro chiese, forme ed estetica barocca, dopo quella del Rinascimento.

E' evidente che il Mediterraneo conservasse la sua eterna capacità di creazione.

Nel corso del primo secolo dell'età moderna, e fino agli anni 1620-1640, varie collettività umane si contano tra gli attori principali di questa storia combattono tra di loro direttamente sulla scena mediterranea, che per loro è una questione fondamentale, riducendo così gli attori secondari a semplici comparse: la Francia, molto discreta nel Mediterraneo ed assente dal 1559 fino ai tempi di Luigi XIII, Genova, la Repubblica di Ragusa, il regno Hafside di Tunisi, il Marocco, eccetto la Serenissima Repubblica di Venezia, il cui ruolo resta alla misurazione del suo genio, malgrado l'esiguità del suo territorio.

E' ben vero che, durante questo periodo che si prolunga e conferma gli orientamenti del 15° secolo, l'Impero ottomano e quello spagnolo rubano lo spettacolo.

La guerra di successione spagnola, infatti, aveva modificato profondamente l'organizzazione territoriale del Mediterraneo Occidentale, di cui la Spagna aveva perso la padronanza.

I trattati di Utrecht e di Rastatt (1713-1714), sebbene fossero stati contestati rapidamente soprattutto dal ministro italiano di Filippo V ed Elisabetta Farnese, affermavano il rinnovamento militare della Spagna con la riconquista della Sardegna e della Sicilia, le quali erano state cedute in seguito ai predetti.

La comune pressione di Francia ed Inghilterra che erano provvisoriamente riconciliate, nonché le concessioni dell'imperatore Carlo VI, spinsero Filippo V a stipulare il Trattato di Madrid, il 13 Giugno 1721.

Così fu ratificata la nuova carta politica del Mediterraneo Occidentale: il Regno di Savoia riceveva la Sardegna, l'imperatore Carlo VI, già re di Napoli, otteneva la Sicilia, ma riconosceva Filippo V come re di Spagna, promettendo la successione dei duchi di Parma, Piacenza e Toscana al figlio di Filippo V ed Elisabetta Farnese, Don Carlos.

Come aveva fatto l'Inghilterra, così anche l'Impero aveva preso piede nel Mediterraneo.

Per quanto riguarda l'EST, gli austriaci confermarono i vantaggi acquisiti grazie alla pace di Karlowitz. Il trattato di Passarowitz, 21 Luglio 1718, cedette all'Austria la maggior parte della Serbia, di cui Belgrado.

L' Austria mirava ormai ad accedere al Mediterraneo Orientale.

In questo momento ormai delicato per gli equilibri nel Mediterraneo s'inserisce una nuova istituzione, nuova misura in campo economico e commerciale: il porto franco.

CAP. I

DEFINIZIONE DI PORTO E FUNZIONE POLITICA, GEOGRAFICA ED ECONOMICA

Una prima definizione del concetto di “ porto franco “ fu data da Jacques Savary de Brulons nel suo *Dictionnaire Universelle du Commerce*³ del 1750, nel quale cita che il porto franco, se parliamo nel senso di commerci marittimi, si presta come luogo atto alla libertà di scambio di merci per tutti i mercanti, provenienti da qualsivoglia paese, e di qualsiasi etnia, che hanno bisogno di venderle o prelevarle, se per caso non fossero riusciti ad esportarle.

La prerogativa era una sola: che non si pagavano diritti né all’ entrata, né all’uscita.

Furono gli editti a fornirci una legittimazione teorica del porto franco, i quali erano un espediente delle grandi città marittime, desiderose di mantenere, sviluppare e coltivare il mito di una tradizione di fiorenti commerci ininterrotti, insistendo proprio sulla presunta linea di continuità con gli antichi privilegi medievali.

Il termine stesso di franchigia ricordava proprio quelle stesse franchigie portuali di cui avevano beneficiato i veneziani nei territori bizantini.

Vi fu un mutamento sociale, tra cui il passaggio netto della società stessa dal particolarismo economico, che seguiva i principi del patriottismo cittadino o regionale ad un’organizzazione dello spazio più ampia, in cui i vari porti erano distribuiti in un sistema, ovvero il sistema degli scambi mediterranei, determinato in parte dall’aumento del traffico internazionale e dal nuovo scenario socio-politico.

Dunque, il porto franco era il frutto del graduale e lento formarsi, nella realtà moderna, di stati centralizzati, spinti dall’ orientamento mercantilistico della loro politica.

Il XVII ed il XVIII⁴ furono i secoli delle politiche liberiste, le quali erano volte ad accrescere i transiti, ampliare gli affari, e stimolare le nuove occasioni di lavoro e l’afflusso di introiti fiscali.

³ Antonio Iodice, « *L’istituzione del porto franco in un Mediterraneo senza frontiere* », in *Politics, Rivista di studi politici*, (5), 1 / 2016, 19-33.

⁴ André Robinet, « *La géo-politique méditerranéenne de G. W. Leibniz* », dans *L’espace politique méditerranéen*, op. cit., p. 245-251.

Salta subito all' occhio che le prerogative che un porto dovesse avere fossero, in primis, l'abbattimento delle gabelle, delle tariffe doganali, ed in secundis, l'incentivazione per l'insediamento degli stranieri.

D' altronde, avere una politica di accoglienza ed apertura verso lo straniero rivelava dinamismo e predisposizione agli scambi commerciali.

Era proprio questo a distinguere i porti di successo da quelli meno audaci.

Dietro a queste scelte, vi erano motivazioni economiche ed ideologiche, spesso dettate da opportunismo e logiche di sopraffazione.

Nelle città⁵ di Livorno, Marsiglia, Nizza o Trieste, la proposta di inserire un porto franco proveniva dai vertici, dall' alto; il porto franco, secondo le logiche delle autorità di queste città, era un mezzo ed uno strumento attraverso cui incrementare il commercio a danno dei porti concorrenti vicini, che erano quelli più deboli e che avevano costante bisogno di appoggiarsi ai più forti.

Il porto franco, poiché era una vera e propria entità politica ed amministrativa, è stato paragonato svariate volte ai fori romani o all' agorà greca.

Grazie all' importanza del mare come strada di comunicazione ed all' incrocio di culture, esso ha rappresentato un luogo dove scambiarsi opinioni, dove esprimere i propri punti di vista, dove argomentare ed alimentare dibattiti sempre nuovi.

Certamente non mancavano gli scontri ogni qual volta si modificassero disposizioni o qualora fossero sorte incongruenze ed incomprensioni nell' organizzazione di merci.

Dal confronto di idee nasceva, così, un tema ricorrente nella letteratura marittima dell' epoca: l' ansia di libertà.

Quella libertà che proprio il mare invitava a seguire.

Due fronti di competizione venivano a crearsi: il primo, composto da scambi commerciali che avvenivano tra Marsiglia⁶, Genova e Livorno; un'altra simile competizione, invece, era in atto nell' Adriatico tra Trieste, Ancona e Venezia.

In dettaglio, analizzando i porti franchi che si trovano nel Mediterraneo, nonostante tecnicamente sia stata Genova il più antico porto franco del Mediterraneo, nel 1590, a

⁵ Antonio Iodice, « *L'istituzione del porto franco in un Mediterraneo senza frontiere* », in *Politics, Rivista di studi politici*, (5), 1 / 2016, 19-33.

⁶ Bertas, Pierre. 1898. *Marseille port franc*. Marseille: Moullot.

Livorno, già dal 1565, per volontà del Granduca Cosimo I De Medici, fu attuata una prima riforma doganale.

La città era il simbolo di un' accurata politica granducale, che voleva fare della Toscana una potenza navale e marittima del Mediterraneo, e quindi Livorno sarebbe stato il principale porto della regione.

La fortuna del caso livornese è stata proprio la sua normativa di stimolo all'immigrazione

di stranieri e l' ampliamento delle reti urbane e delle infrastrutture rapide, che furono i motori della crescita e dello sviluppo di Livorno, che diventò un porto invidiato ed ammirato da tutti.

Ma da dove proviene la tendenza di questo porto a favorire “ il diverso “ e, quindi, la libertà negli scambi commerciali ?

Tra il 1591 e il 1593⁷, le Leggi Livornine segnarono una svolta, in quanto, grazie a queste, a Livorno si donava una maggiore libertà ai mercanti ebrei, che così avevano carta libera per negoziare con il porto livornese.

Ebrei levantini, marrani e spagnoli iniziavano a spostarsi nella città di Livorno, e ciò contribuiva a rendere il porto franco livornese uno scalo internazionalizzato ed aperto alle relazioni con l' estero ;

Livorno, in un lampo temporale, divenne un vero e proprio punto d'appoggio⁸ dei nordici nel commercio mediterraneo e italiano, degli inglesi in particolar modo.

Ciò che distingueva Livorno da altri porti mediterranei era proprio l'attitudine alle differenti culture che vi transitavano.

Nel Mediterraneo del tempo vi fu una notevole riduzione di distanze, poiché le sponde mediterranee divenivano sempre più vicine grazie al transito di popoli dalle religioni diverse, creando quella tolleranza religiosa e di convivenza che, in seguito, saranno messe in crisi da una rete di relazioni internazionali sempre più polarizzate e fondate sui rapporti di potenza.

Gli stati avevano un obiettivo comune: riportare il traffico e i commerci al livello dell'epoca d'oro delle repubbliche marinare.

⁷ Archivio di Stato di Livorno (ASL), Magistrato poi Dipartimento di Sanità marittima, F 623-705.

⁸ M. C. Engles, *Merchants, Interlopers, Seamen and Corsairs: The “Flemish” Community in Livorno and Genoa*, Hilversum 1997, pp. 21-46.

Nell'agosto del 1590 venne approvato il primo editto del porto franco genovese, qui potevano circolare soltanto le navi che avessero una stiva piena per due terzi di granaglie, e proprio per questo motivo lo definirono un porto delle vettovaglie.

L'obiettivo era attirare le navi nordiche, in particolare tedesche ed olandesi, dirette nel porto di Livorno, con la promessa di pagare prezzi remunerativi per mercanti ed armatori.

Tuttavia, il carattere di continua contrattazione e i limiti che caratterizzarono la storia del porto franco di Genova, per esempio il limite di provenienza alle imbarcazioni, misura adottata per evitare la concorrenza dei vicini porti di Livorno, Marsiglia e Nizza, non permisero di raggiungere i livelli di traffico dello scalo livornese, che rimase la meta preferita di inglesi e degli ebrei levantini.

Inoltre la franchigia a Genova era organizzata come un emporio franco piuttosto che come un vero porto/città franca.

Solo una certa porzione dello spazio all'interno del porto era riservata ai magazzini pubblici per le merci, da cui potevano essere riesportate gratuitamente dopo quattro anni.

La scarsa capacità di adattamento alle necessità del momento rappresentò un ostacolo per lo sviluppo di questo porto, sebbene fosse un hub di collegamento importante per gli equilibri mediterranei.

Queste limitazioni rappresentavano il timore dei genovesi che, sebbene desiderosi di resistere alla concorrenza livornese e nordica, non osavano innovare o modificare radicalmente le tradizionali abitudini e gli equilibri della città.

Con un primo editto del 1612, Carlo Emanuele I dichiarò Nizza e Villafranca porti franchi, con numerose immunità per i mercanti stranieri che arrivavano in città.

Tuttavia, a causa della mancata presenza di adeguate infrastrutture portuali che accogliessero e gestissero l'accresciuto traffico stimolato dal porto franco, gli approdi di Nizza e Villafranca rimasero al rango di meri empori regionali redistributivi.

Il decollo di questa regione fu, quindi, impedito dalla mancanza di un'adeguata struttura portuale e dalla difficoltà di attraversamento delle vie di terra verso il Piemonte.

Anche un altro porto, poi, completò il quadro dei porti franchi nel 1669, ovvero il porto franco di Marsiglia.

E' da dire che questo porto, però, non ebbe una vita facile.

Caratteristica del porto franco marsigliese fu l'imposizione dall'alto di un provvedimento inizialmente giudicato, da parte del ceto mercantile, non vantaggioso per gli interessi locali.

La città ricopriva un ruolo chiave negli scambi, insieme a Rouen sull'Atlantico, in quanto l'unico scalo dove arrivavano merci che provenivano anche dal Levante.

Inoltre, vi circolavano armeni, ebrei e le popolazioni maggiormente dedicate al commercio sulle principali rotte europee.

E, proprio circa gli armeni, a loro furono promesse delle condizioni favorevoli, in modo tale che potessero competere seriamente con i mercanti locali, un atteggiamento che riassume bene l'indirizzo complessivo che orientava le politiche di incentivazione ed il sistema di franchigia di Marsiglia.

Si soppressero le gabelle sulle merci in entrata ma fu emanata una tassa del 20% sul valore delle mercanzie del Levante che fossero arrivate su navi non francesi, tassa applicabile anche sulle stesse navi francesi qualora queste fossero giunte da navi che non erano francesi o che non portassero la bandiera francese.

Ciò, appunto, già denotava l'orgoglio e l'atteggiamento di chiusura internazionale spesso adottato dai francesi.

Allo stesso tempo vennero promulgati regolamenti e restrizioni per evitare un predominio di imbarcazioni straniere⁹ nel commercio marittimo della città.

L'esempio marsigliese è un'ulteriore dimostrazione di come il concetto di franchigia¹⁰, apparentemente semplice, si riveli complesso e diversificato nella sua applicazione pratica.

Alcuni economisti, quando hanno parlato del concetto di "franchigia", infatti, hanno sottolineato il suo carattere benefico e prospero.

Nei primi anni del diciottesimo secolo, Camillo Albertini, che era un noto annalista di Ancona, aveva parlato del porto franco, reputandolo come un mezzo attraverso il quale arricchire l'economia commerciale di ogni stato, un modo quindi per accrescere ricchezza.

Tale sembrava essere la motivazione alla base della creazione di molti porti franchi.

⁹ Calafat, Guillaume. 2012. "Être étranger dans un port franc. Droits, privilèges et accès au travail à Livourne (1590-1715)." Cahiers de la Méditerranée 84: 102-22.

¹⁰ D. Panzac, *Quarantaines et lazarets*, Aix-en-Provence 1986, pp. 173-176. 10

Un altro esempio emblematico di porto è quello di Messina, allora uscita dalla rivolta anti-spagnola che avvenne nel 1674-1678;

Era stato il viceré Uzeda a lanciare l'idea del porto franco, proprio per permettere una rapida ripresa della città.

La limitatezza della franchigia tuttavia, attuata solo nel 1695 e per una zona franca simile al modello genovese¹¹, con un recinto per il deposito delle merci, non ebbe un particolare successo.

Fu in seguito ai terremoti del 1783 che si tornò a parlare del porto franco messinese. Ferdinando I decise di riconfermare i privilegi di Messina e di estendere il consumo delle merci franche all'intera città, determinando un rapido afflusso di stranieri.

Gli Asburgo d'Austria, in seguito alla pace con i turchi e all'ottenimento di nuovi possedimenti in Italia, nel 1717 dichiararono la libertà di navigazione nell'Adriatico e nel 1718 firmarono un trattato con la Sublime Porta per la reciproca libertà di commercio.

In questo nuovo equilibrio politico Trieste divenne ufficialmente porto franco nel 1719. Trieste, però, assunse i connotati di una Livorno molto limitata, in quanto: il porto franco era limitato alla zona portuale e non all'intero tessuto urbano, le merci rimanevano soggette a tassazione, la politica d'immigrazione straniera procedeva a ritmi molto lenti, deludendo le aspettative, e per di più, vi era un ceto dirigente locale debole, incapace di opporsi o di concorrere contro i nuovi arrivati.

Benchè ciò, Trieste riuscì a superare Venezia ed Ancona.

Quanto al porto franco di Ancona, esso fu istituito nel 1732.

Ancona doveva rappresentare "la Livorno dell'Adriatico", e quindi incentivare gli scambi ed i commerci che provenissero soprattutto dal Levante.

Anche in questo caso furono sancite norme per favorire l'arrivo di stranieri di ogni nazionalità e religione, oltre che la libertà di portare le proprie merci pagando tasse di entrata molto ridotte e di riesportarle gratuitamente.

Ulteriore beneficio per gli stranieri, un probabile richiamo al precedente livornese, fu l'esenzione per dieci anni da una tassa che colpiva i ricchi, a beneficio di tutti gli stranieri che si fossero trasferiti in città con la propria famiglia.

¹¹ Antonio Iodice, « *L'istituzione del porto franco in un Mediterraneo senza frontiere* », in *Politics, Rivista di studi politici*, (5), 1 / 2016, 19-33.

Il papato, da tempo, s'impegnava per attirare marrani iberici ed ebrei levantini in città, dove potessero convivere e commerciare liberamente italiani, turchi, ebrei e gente di ogni nazionalità.

E così, gli inglesi, i tedeschi e gli olandesi arrivavano dai porti di Livorno e Messina, mentre erano per la maggiore francesi le navi provenienti dagli scali del levante di Smirne e Alessandria.

I francesi provenivano da quegli scali proprio perché la loro tendenza era quella di occupare porti che interessassero già ai britannici: da qui si denoterà in seguito, seguendo il filo logico della mia analisi, l'atteggiamento ostile dei francesi verso l'Impero del mare per eccellenza.

Un atteggiamento radicato nella storia che, tuttavia, non ha cessato poi di esistere.

In seguito alla dichiarazione imperiale delle libertà di traffico nell' Adriatico, Ancona¹² sfruttò, più di Trieste e Venezia, la franchigia per attirare i commerci internazionali; in città si trasferivano mercanti stranieri.

Quella che nell' Adriatico¹³ perse potere, a causa della propria politica doganale protezionista, fu Venezia (nonostante comunque la Serenissima fosse fortunata vista la sua imponente posizione geografica e geostrategica che la collocava praticamente ad angolo e la rendeva un incrocio di culture e scambi !).

Tuttavia, lo scenario mediterraneo iniziò ad evolversi ed a modificarsi in seguito alla Rivoluzione francese ed alle guerre napoleoniche, inaugurando così una nuova fase per i porti franchi; s'iniziava a mettere in dubbio la loro utilità in qualità di istituzione.

Nel mondo atlantico le franchigie arrivarono con un certo ritardo e senza conseguire i risultati, pratici e simbolici, che avevano caratterizzato la loro applicazione nel Mediterraneo, al quale questa innovazione resta ancorata.

La sfortuna e la fragilità del sistema di franchigie era il fatto che esse dipendessero dal volere delle autorità o dagli interessi non sempre coerenti dei ceti mercantili locali.

¹² Jean Charpentier et François Lebrun (sous la dir.), *Histoire de la Méditerranée*, Paris, Seuil, 2001 2 (1^{er} éd. 1998), p. 164-306.

¹³ Antonio Iodice, « *L'istituzione del porto franco in un Mediterraneo senza frontiere* », in *Politics, Rivista di studi politici*, (5), 1 / 2016, 19-33.

Pertanto vi era necessità di negoziare, di dialogare, e non sempre questo era possibile visti i rapporti, non sempre pacifici, che intercorrevano tra il potere centrale e le componenti cittadine.

Lo scontro tra esigenze finanziarie immediate e il bisogno degli stati moderni di trovare nuove fonti di introito, contro la necessità di una espansione commerciale diffusa che aveva bisogno delle franchigie portò a una progressiva riduzione delle libertà commerciali e a rinnovi saltuari.

Non mancarono i primi scetticismi e le prime posizioni contrastanti di studiosi che, rivedendo e riconsiderando il ruolo del porto franco, iniziavano a prevederne gli effetti. E, per l'appunto, vediamo la critica posta, nel 1743, dal napoletano Carlo Antonio Broggia nel suo "Trattato dei tributi".

Broggia insisteva sul fatto che avrebbe arricchito più la manifattura toscana e fiorentina, per esempio vendendo le sue sete attraverso la potenza che allora aveva l'industria della seta fiorentina, piuttosto che un porto franco.

Per lui non era degno né di considerazione, né di utilità.

Con l'emergere dei pensieri e delle opinioni liberali di pensatori ed economisti nel XIX secolo, l'utilità del porto franco venne ulteriormente rimpicciolita.

La franchigia lentamente iniziava ad essere vista come anacronistica, come un qualcosa che danneggiasse il ceto locale e le esigenze interne della città.

Se prendiamo l'esempio del Porto di Venezia, infatti, vediamo come la città fosse dotata di proprie risorse interne e come la normativa per stimolare stranieri mettesse in pericolo e facesse traballare gli equilibri interni alla città-porto.

Alla fine del secolo, vi fu il ritorno di un'ondata protezionistica che colpì l'Europa in recessione e che portò a una ripresa del discorso in ambito politico.

Un esempio sono le relazioni e le proposte di legge in Francia che chiedevano la reintroduzione della franchigia di Marsiglia così com'era stata in Antico Regime.

Il porto franco ha rappresentato, per molti paesi affacciati sul Mediterraneo tra il XVII e il XVIII secolo, una culla, un rifugio in cui paesi deboli ed arretrati si nascondevano.

Possiamo definirlo una vera e propria panacea degli stati meno forti.

Un'istituzione che si diffonde ad effetto domino, di porto in porto, avendo come obiettivo quello di allargarsi e creare un sistema integrato di porti.

Dunque, il porto franco nasceva come arma degli stati più deboli, e che vivevano sotto lo scettro dei più forti, per riuscire ad emergere sullo scacchiere internazionale ed acquisire maggiore rilevanza geopolitica e geostrategica.

I porti franchi convenivano alle città che non avevano niente da perdere dall'affidare parte del proprio commercio alle potenze straniere.

Per colmare la debolezza della propria flotta, vi era esigenza di attirare le navi straniere ; molto spesso era anche per dare uno stimolo ed uno slancio all' economia di questi paesi, per esempio attraverso l' intensificazione di scambi e traffici.

E così, usufruendo di capitali e imbarcazioni estere, le località marittime avevano l'opportunità di risollevare il proprio commercio e di uscire da un quadro regionale o di dipendenza da una potenza maggiore, come poteva essere il caso delle città del litorale adriatico nei confronti di Venezia.

I porti che si trovavano nei mari chiusi avevano, però, maggiore notorietà, in quanto in una stessa regione erano concentrati scali di più nazionalità e vi era interscambio e distribuzione di merci.

Ciò era presente sia nel Mediterraneo, dove questa istituzione nacque e si diffuse, ma anche nei mari del nord o nei mari caraibici, dove s'iniziava ad introdurre degli esperimenti come quelli dei porti mediterranei.

I fattori che influenzavano il successo di uno scalo rispetto ad un altro erano le condizioni geografiche e climatiche, l'effettiva applicazione degli editti, le particolari interpretazioni che ne venivano date o dalla presenza di un porto capace di accogliere le navi che si cercavano di richiamare con tale normativa.

Ma l'aspetto più importante e forse il più emblematico fu la capacità del porto franco di attirare un certo "capitale umano".

Quali erano i popoli stranieri più desiderati ?

Gli ebrei, poco importava se di origine iberica o levantina, erano spesso gli stranieri più ricercati e desiderati, in quanto parte di una rete di relazioni internazionali a lungo raggio e capaci di unire il porto dove risiedevano al più grande sistema mediterraneo o atlantico.

Ma allo stesso modo si cercava di attirare inglesi, olandesi, tedeschi, greci, armeni, turchi e altri stranieri, richiamati per delle specifiche competenze (come i calafati e maestri d'ascia greci di cui si auspicava l'insediamento a Livorno) o per favorire semplicemente il rapido popolamento di una città che sarebbe dovuta diventare tappa fondamentale per le principali rotte commerciali.

Fu proprio Luigi XIV che espresse il suo appoggio nei confronti dell' istituzione del porto franco: per lui questo spingeva ad una pacifica convivenza tra popoli, e quindi era

il commercio ad essere il ponte di collegamento tra i diversi paesi, facendo da collante per ogni discordia o malinteso che sopraggiungesse tra di esse.

Ciò lo disse proprio in occasione dell'inaugurazione del Porto franco di Marsiglia, a quanto pare fu scritto nel testo dell' editto.

Dopotutto conveniva al paese ospitante che gli stranieri avessero un trattamento equo e giusto, con la cordialità dei mercanti del posto, i quali così potevano arricchirsi e fare una bella impressione su chi era interessato all' acquisto di merci.

Spesso questi porti erano sviluppati considerando anche le tradizioni del popolo che vi transitava, mi spiego: erano presenti cimiteri e luoghi di culto di popolazioni di altre religioni, tutto ciò al fine di testimoniare l'alto grado di tolleranza promosso dalle autorità, che poteva essere più o meno esplicito.

Non mancava, tuttavia, molto spesso un atteggiamento d' istintiva repulsione del gruppo omogeneo e della comunità che abitava già nelle città-porto, ma questo faceva parte dello scambio di popoli e del processo di dialogo e negoziazione che sarebbe stato la chiave per la giusta comprensione.

Si sviluppava, quindi, una vera e propria abitudine a ciò che era diverso, a ciò che era estraneo, ma benefico perché nuovo.

Le distanze erano soltanto geografiche, perché si riducevano sempre più, quasi polverizzandosi, quasi come a ridurre il globo.

Il porto, quindi, era una parte fondamentale del tutto ; una parte in cui si riunivano culture, abitudini, e costumi.

La seconda metà del Settecento e la fine dell'Ottocento era un'epoca molto turbolenta, segnata da una serie di crisi su scala mondiale.

La guerra di indipendenza americana aveva violato le relazioni politiche e mercantili della Gran Bretagna metropolitana e, dall'altra parte dello scacchiere, la rivoluzione francese e gli sconvolgimenti politici e militari che seguirono avevano inaugurato l'era napoleonica con le operazioni militari che si estendevano attraverso l'Europa continentale e il Mediterraneo: le guerre sembravano quindi aver spinto ogni mutamento di equilibrio.

Vi fu un periodo di transizione, dove l' equilibrio delle vecchie potenze fu interrotto.

Le protagoniste erano Francia e Gran Bretagna che erano da sempre in netta competizione per ottenere il predominio politico ed economico, ed infatti la battaglia ebbe luogo su più fronti.

I conflitti internazionali si scatenarono facilmente nell'era del mercantilismo a causa della lotta degli stati sulle colonie e il commercio.

Allo stesso tempo, le manifestazioni di guerra avevano attinto pesantemente ai principi chiave di mercantilismo.

La serie di blocchi imposti in epoca napoleonica rifletteva l'intenzione dei belligeranti di impedire le esportazioni del nemico piuttosto che di assicurare le proprie importazioni.

Un esempio eccezionale che illustra tale politica ha avuto luogo nel 1809-1810.

In questo contesto, era di vitale importanza per i belligeranti controllare il Mediterraneo, che era la frontiera e il più antico mercato tradizionale.

Nonostante l'espansione nei mercati coloniali della periferia, il commercio europeo resta il più importante in termini di valore e di volume per tutto il XVIII secolo.

Allo stesso modo, il commercio transcontinentale in questa fase iniziale aveva permesso agli europei di affinare il loro gusto con prodotti alimentari esotici, mentre l'Europa e il Mediterraneo rimanevano il mercato primario per i prodotti di base.

In un mercato di merci competitivo che si è espanso in tutto il mondo, la guerra nel Mediterraneo ha disturbato modelli esistenti e creato delle nuove occasioni, se le analizziamo dal punto di vista degli armatori.

La guerra aveva condotto ad una serie di cambiamenti, quali fluttuazioni dei dazi, divieti di commercio e aumenti dei trasporti, spese di agenzia e di assicurazione, intensificando la necessità di informazioni che era non solo collegato alla domanda e l'offerta di mercato, ma anche alle operazioni militari e ai pericoli di guerra.

Oltre alle attività navali, fu proposto un nuovo ciclo di attività mercantili per accogliere la flotta e i soldati di stanza nel Mediterraneo.

Grande regina dei mari fu la marina britannica.

Infatti, l'Ammiragliato britannico istituì una speciale Board of Transport nel 1794 per organizzare il servizio di trasporto e soddisfare la marina ovunque era impegnata.

Alla base vi era una grande fiducia e stima nei riguardi degli appaltatori privati, tra cui raffiguravano gli armatori che erano coinvolti nel trasporto e nell'approvvigionamento della marina e dei soldati in guerra.

La loro attività prende piede nel loro periodo “ di oro “, tra il 1775 e il 1830, in cui questi avevano schierato navi nel commercio del carbone costiero, nelle Indie occidentali, nel Baltico e nel Mediterraneo in particolare per trasporto.

Dunque, il servizio di trasporto aveva attirato un certo numero di armatori nel commercio mediterraneo.

Qual' è, tuttavia, l' impatto delle guerre napoleoniche sul commercio ? E come avviene l'ascesa delle principali potenze marittime del periodo ?

Qual' è la loro incidenza sull' economia ?

Sicuramente sono stati presi in notevole considerazione: i blocchi, il contrabbando, la corruzione e le deviazioni nelle rotte marittime e interne.

Le guerre intermittenti hanno fatto aumentare il contrabbando ?

In alcuni casi sì, e lo vedremo in seguito quando analizzeremo le relazioni franco-napoletane nella seconda metà del Settecento.

Ho reputato interessante analizzare come si sono adattate le potenze marittime tradizionali e ascendenti, cioè gli inglesi, i greci e gli americani, alle crisi economiche generate dalle Guerre Napoleoniche nel Mediterraneo, utilizzando lo snodo portuale principale del tempo, ovvero il porto di Livorno.

Nonostante ci fosse la Gran Bretagna che tentava di superare in ogni modo gli scombusolamenti provocati dalla guerra e mantenere il suo ruolo di regina dei mari e del commercio fiorenti, emergevano dei grandi protagonisti del Mediterraneo: i greci.

Essi erano entrati nel commercio marittimo e avevano gradualmente consolidato una delle flotte più importanti e finanziariamente produttive.

È degno di nota ricordare che alla fine delle guerre francesi la flotta sotto la bandiera ottomana era raddoppiata.

A questo si aggiungono le navi di proprietà greca che operano sotto bandiere veneziane, russe e di Gerusalemme.

Essi erano abili, mercanti, marinai ed avevano un raggio d'azione molto ampio, estendendosi fino all' America Latina.

L'emergere dei greci come una significativa potenza marittima locale non era imprevedibile.

Per lungo tempo erano stati abili marinai degli Ottomani e degli Imperi veneziani, abituati alla cultura e alle pratiche del commercio marittimo.

Il determinismo geografico delle numerose isole e delle coste che abitavano naturalmente li ha portati ad impegnarsi nel commercio costiero e fare la loro vita come marinai, mercanti, costruttori di navi, ecc..

Ma c'è anche un altro attore, dell' Atlantico, che si presenta fin da subito come presenza neutrale nella rivalità anglo-francese, creando una fitta rete di relazioni con i porti che avevano sbocco e contatto con l' Atlantico.

E Livorno faceva parte proprio di questi.

La loro comparsa nell'Europa meridionale fu anche un sottoprodotto della guerra, il che spiega la sua durata limitata.

Quando i britannici riconquistarono il controllo del Mediterraneo non c'era quasi più spazio per le navi statunitensi.

Nonostante il limitato lasso di tempo degli americani a Livorno, serve da interessante caso di studio per sondare il loro adattamento alle condizioni locali, mediterranee, così come le loro relazioni con i loro amici e nemici di lunga data, gli inglesi.

Ma quando parliamo di Greci, a chi ci riferiamo nella congiuntura storica del XVIII secolo ?

Lo Stato nazionale greco fu fondato solo nel 1830 dopo la guerra d'indipendenza greca contro gli ottomani, ed utilizzare l' aggettivo " greco ", senza che prima fosse nato un vero Stato, sarebbe stato prematuro.

Tuttavia, però, si parlava di Greci, erano molto spesso descritti, ed anche accuratamente. La parola " greca " è stata utilizzata in tutto il Mediterraneo, da tutti i funzionari portuali, per identificare i capitani provenienti dalla dominazione dell' impero ottomano o veneziano.

Per metà ottomani e per metà veneziani, i greci provenivano da ciò che è attualmente conosciuta come la Grecia e la costa dell'Asia Minore.

La loro imponente esistenza è indiscutibilmente discussa in tutto il Mediterraneo.

Basti pensare comunque alle origini del mar Mediterraneo, alle sue prefigurazioni che si riscontrano, come detto nel capitolo precedente, nell' antica Grecia.

Sono proprio i greci a plasmare l' identità mediterranea.

Di fatto, è principalmente per la loro lingua e per la loro religione che essi venivano identificati e riconosciuti da tutti come " Greci ".

Tuttavia, la loro identità è rimasta fluida: i greci potrebbero adottare in futuro una russa, un'identità ottomana, una greco-ottomana o veneziana.

Inoltre, un'identità che si riferisce al luogo di nascita potrebbe essere utilizzata anche quando si entra in un porto.

Essi, perciò, anche prima che si formasse lo stato nazionale, condividevano un senso di comunanza insieme a pratiche commerciali comuni, i legami culturali e linguistici ed avevano lavorato in collaborazione con i membri della stessa etnia.

Ma, analizziamo in dettaglio le relazioni greco- britanniche e capiamo perché questi due popoli interagissero, in particolare nella seconda metà del XVIII secolo.

Prima amici, poi nemici, essi erano agenti britannici o anche viceconsoli nel Levante, residenti nelle colonie britanniche come Port Mahon, partner commerciali o rivali.

Nei primi anni del 1830 i greci e gli inglesi dominarono il commercio del grano attraverso il Mediterraneo e nel Mar Nero.

E quando furono poste le basi di questo commercio ?

Proprio durante il periodo napoleonico. A causa del blocco continentale, e delle numerose operazioni militari, infatti, iniziava a mancare il grano e ciò condusse ad un incremento dei prezzi dei cereali e dei carichi, con conseguente aumento dei movimenti delle navi.

Grazie al Trattato di Kuchuk Kainarji nel 1774, i greci avevano libero accesso al Mar Nero e al granaio russo.

Questo trattato, quindi, permetteva alle navi greche che portavano la bandiera russa di attraversare i Dardanelli.

Tuttavia, gli inglesi, nonostante ottennero l'accesso nel 1802 al Mar Nero, continuavano a dipendere dai Greci, soprattutto per portare grano agli Irlandesi del Mediterraneo occidentale come provviste navali o importazioni in Gran Bretagna¹⁴.

Non fu soltanto per la firma del Trattato con gli ottomani che i greci furono fortunati nella loro ascesa mediterranea, bensì anche grazie alla politica innovativa attuata da Selim III.

Una serie di riforme amministrative nell'Impero ottomano intervennero a rinvigorire l'importanza della flotta mercantile ottomana contro i suoi rivali internazionali nella navigazione e nel commercio competitivi del Mediterraneo.

Vi fu la firma di trattati commerciali tra europei ed ottomani per permettere ai non musulmani di poter commerciare in Europa con condizioni favorevoli.

Era lapalassiano che i Greci, data la loro esperienza precedente come marinai e commercianti, avessero beneficiato da una tal politica, che sembrava generare, a nome dell'impero ottomano, il quadro istituzionale per il boom nel trasporto marittimo greco.

Ciò che è ancora più importante è il loro impegno nel trasporto marittimo e nel commercio sia attraverso che al di là del Mediterraneo.

¹⁴ Katerina Galani, " The Napoleonic wars and the disruption of mediterranean shipping and trade: british, greek and american merchants in Livorno. " *The Historical Review / La Revue Historique* Institute for Neohellenic Research, Volume VII (2010).

Comparando i vari popoli e quindi questi tre gruppi etnici, possiamo giungere ad un complesso ed intrecciato quadro della storia marittima del mar Mediterraneo.

Una storia che dimostra una certa continuità, ma anche un costante evolversi in base alle capacità di adattamento alle svariate crisi economiche.

Colpiti dalle condizioni politiche ed economiche alla fine del secolo, si era costituito un nuovo equilibrio, con vecchi e nuovi attori che cercavano di conquistare la loro quota di mercato.

D' altronde, il porto franco, come si vedrà in seguito, sarà un modo per ricalibrare equilibri ormai vacillati.

Ho cercato di rielaborare dei dati che ho letto circa il porto di Livorno, uno dei più vivaci hub commerciali in Europa meridionale, i quali mi hanno condotto ad un' analisi attenta sull' impatto delle politiche adottate dal Bonaparte, e sull' incidenza dei suoi blocchi continentali.

Il porto di Livorno era libero dalle dogane grazie alla strategica politica del Granducato di Toscana, che aveva cercato di facilitare il commercio e attirare sempre più stranieri mercanti.

Fu chiaro all'Impero asburgico che alla Toscana mancavano le infrastrutture e le risorse naturali per sostenere una produzione industriale locale competitiva, e quindi, in alternativa, c'era più spazio per le attività mercantili, in particolare per il commercio di transito.

Non si trattava solo di una strategia provinciale, ma più o meno parte della strategia di Maria Teresa di permeare il Mediterraneo, proclamando una serie di porti liberi come Fiume e Trieste all'inizio del XVIII secolo.

Nell'ambito di questo quadro, l'attenzione è stata rivolta alla ristorazione per il trasporto marittimo e commerciale è stata fornita un'elaborazione d'infrastrutture,comprendente una serie di Lazaretti (fermate di quarantena) e magazzini che potrebbero immagazzinare e conservare i prodotti per fino a un anno.

Livorno si era trasformata in un porto chiave sia per la penisola italiana che per la redistribuzione dei carichi nel Mediterraneo.

Inoltre, agiva come un Entrepôt che collegava l'Europa con il mercato coloniale del Nord America, facilitando il commercio di transito effettuato in gran parte da mercanti stranieri.

Inglese, Francesi, Spagnoli, Austriaci, Scandinavi e Greci, insieme agli Italiani, avevano incluso Livorno nelle loro reti commerciali.

Vi è una comparazione, infatti, tra Livorno e Marsiglia: Livorno aveva ciò che mancava a Marsiglia, e quest' ultima era per la Francia “ la loro Livorno “.

Nel corso delle guerre, il numero di arrivi oscillava, ma rimaneva comunque al di sopra della media equivalente degli anni precedenti le guerre.

Nonostante le occupazioni francesi dopo il 1796, anno dell' arrivo di Napoleone Bonaparte, Livorno continuava a dominare attraverso il suo traffico marittimo grazie al fatto che riceveva una consistente somma di importazioni di cotone e grano, che erano i prodotti più richiesti a quell' epoca nel Mediterraneo.

Nella seconda metà del XVIII secolo la flotta mercantile britannica era la più grande in Europa.

Nel Mediterraneo l'organizzazione aziendale del commercio britannico era diversificata: liberi commercianti operavano contemporaneamente con la decadente Levant Company, che monopolizzava il commercio nel Mediterraneo orientale.

Durante i pericolosi anni di guerra, parte del commercio veniva anche effettuato da corsari che operavano fianco a fianco con la Royal Navy¹⁵.

Il porto di Livorno aveva da tempo ospitato l'interesse marittimo britannico nella regione, agendo contemporaneamente come un Entrepôt e un collegamento commerciale tra il Mediterraneo e i mercati atlantici.

Oltre ad esportare tessuti britannici e altri manufatti, le riesportazioni costituivano una parte importante del commercio britannico nel porto.

In particolare, le navi britanniche furono impiegate in un commercio triangolare che trasportava principalmente pesce salato e altri prodotti coloniali come zucchero, caffè e tabacco dall'America a Livorno, da dove sarebbero stati diffusi ai porti del Levante e del Nord Africa.

Livorno era quindi un porto significativo sia per il contesto europeo che per il commercio coloniale, soprattutto considerando la successiva tendenza verso l' Atlantico.

Per i greci, Livorno era considerata un punto di partenza ideale per i mercati del Mediterraneo occidentale e anche ai mercati situati oltre lo Stretto di Gibilterra.

¹⁵ Katerina Galani, “ The Napoleonic wars and the disruption of mediterranean shipping and trade: british, greek and american merchants in Livorno. “ *The Historical Review / La Revue Historique* Institute for Neohellenic Research, Volume VII (2010).

Essi seguivano i passi delle altre nazioni straniere che operavano nel porto, che erano stati catturati in guerra a cavallo del XIX secolo.

Livorno era un facile e luogo ovvio per i greci di istituire il commercio perché erano stati in grado di adottare le reti e gli apparati marittimi e commerciali esistenti.

Un certo numero di mercanti greci si erano stabiliti a Livorno a partire dall'inizio del XVIII secolo, originari principalmente della costa occidentale della Grecia e delle isole. Tuttavia, fu solo nel 1747 che la comunità mercantile greca si rafforzò e giocò un ruolo significativo nel commercio del grano che si svolse a Livorno.

Il trattato commerciale del 1747 firmato tra l'Impero ottomano e il Granducato concesse il dazio minimo del 3 % ai prodotti scambiati tra la Toscana e l'Impero ottomano.

I Greci, quindi, erano legittimati ad usare il porto toscano con il suo magazzino di infrastrutture e collegamenti con l'Europa occidentale e il commercio atlantico.

La natura del porto, il suo collegamento con il mercato atlantico e il suo traffico ininterrotto durante gli anni di guerra e le turbolenze in Europa meridionale sono responsabili della comparsa improvvisa di navi americane all'inizio del XIX secolo. Subito dopo l'indipendenza americana, la navigazione e il commercio americani sono stati interrotti una volta che persa la protezione britannica che era stata concessa finora.

L' Ottocento fu l' anno di arrivo degli americani, i quali videro nel Mediterraneo una nuova arena per espandere le loro attività marittime ed iniziarono a contrattare con un certo numero di porti mediterranei come Livorno, Bordeaux e Smirne, che proprio prima della guerra erano state quelle maggiormente attratte dagli scambi sul commercio dagli sbocchi transatlantici.

Specialmente nel 1806 e 1807, con il blocco continentale e il controblocco britannico imposto dagli Ordini in Consiglio per vendicare il tentativo di Napoleone di tagliare il commercio britannico, le navi americane che arrivano a Livorno avevano raggiunto il numero significativo di 137 e 138, quando gli arrivi equivalenti per la gli inglesi erano scesi a zero ed i greci erano a 116 e 36 rispettivamente.

Nel 1808 e nel 1809, Thomas Jefferson impose un embargo a tutte le navi americane in base al quale non era loro permesso fare scalo in nessun porto straniero.

L'embargo fu presto revocato, ma il trasporto marittimo americano nel Mediterraneo fu ulteriormente ostacolato dai britannici.

Le navi americane erano catturate nonostante la loro neutralità ed i marinai americani erano stati impressionati da come fossero considerati dei disertori dalla Royal Navy. Combattere per la libertà del commercio e per i diritti dei marinai aveva portato, così,

alla guerra anglo-americana del 1812-1815, che aveva sospeso la penetrazione americana nel Mediterraneo.

Tuttavia, gli americani rimasero attivi fino alla fine delle guerre napoleoniche, quando la Gran Bretagna riconquistò la sua supremazia e superò i suoi rivali.

Napoleone occupò Livorno per la prima volta dal 1796 al 1797, colpendo il carattere del porto franco che Livorno aveva acquisito dal 1692.

Gli inglesi furono avvisati dell' incombere dei francesi e scapparono verso le isole della Corsica e dell'Elba in cerca di rifugio per evitare di essere catturati o disturbati.

Fino a quel momento, i mercanti britannici avevano svolto un duplice ruolo nel porto toscano acquistando il mercato italiano e importando prodotti sia dall'Atlantico che dalla Gran Bretagna per la riesportazione nel Mediterraneo orientale.

Tornarono in città nel 1797 subito dopo la fine della prima occupazione francese.

I mercanti greci furono i più avvantaggiati, e rimasero a Livorno ad intrattenere relazioni.

Intanto, a Livorno, arrivarono le flotte navali inglesi che s' imposero sull' attività commerciale del porto, bloccandola, rallentando così l' entrata di navi ed impedendo alle nuove di accedere al porto.

Nel 1799, dopo una breve pausa nell'assedio di Livorno, il porto passava nuovamente sotto occupazione francese per alcuni mesi, quando Napoleone dichiarò guerra all'Austria.

L'importanza strategica della Toscana ha reso la relativa occupazione significativa per il corso della guerra e dei programmi espansionisti dell'impero francese.

Nell'ottobre del 1800 Livorno cadde per la terza volta nelle mani dei francesi;

nel 1801 fu dichiarato Regno d'Etruria e gli fu concesso un regime di autogoverno, che però era destinato ad accogliere gli interessi francesi.

Con l'eccezione dell'incantesimo della Pace di Amiens nel 1802-1803, gli inglesi sembravano essersi ritirati dalla loro posizione a Livorno, cercando condizioni più favorevoli per il commercio e la navigazione verso est.

Fu durante quest'ultima fase, quando entrambi i belligeranti imposero blocchi rispettivamente nel 1806 e nel 1807, che il contrabbando raggiunse il suo picco.

Il Regno d'Etruria aveva chiuso un occhio sul commercio di contrabbando nonostante le proteste della Francia.

Tuttavia, è molto difficile valutare l'entità del contrabbando, in quanto si tratta in primo luogo di un'impresa clandestina e quindi non abbiamo prove che effettivamente attestino quando e come, e soprattutto tra chi, sia avvenuto.

Sappiamo, però, che il contrabbando, all' epoca, eguagliava il commercio legale.

Anche se il commercio di contrabbando non può essere preso in considerazione in un'analisi quantitativa, dobbiamo tenerlo a mente, soprattutto perché si riferiva principalmente all'importazione di prodotti per la Penisola italiana, colpendo il commercio in tutto il Mediterraneo, ovunque fosse stato imposto il blocco continentale.

Il regno ibrido di Etruria durò solo fino al 1807, quando fu annesso all'Impero francese, e il periodo che andava dal 1809 al 1814 era caratterizzato dall'applicazione delle leggi mercantiliste francesi di commercio.

Lo stato di essere un porto franco era stato ufficialmente abolito nel 1810, ma le sue ripercussioni erano state alleviate dal riconoscimento di Livorno come rappresentante europeo sotto il controllo delle autorità francesi.

Nel 1814 la Conferenza di Vienna restaurò la dinastia degli Asburgo-Lorena in Toscana;

la notizia fu accolta con grande sollievo dalla comunità mercantile della città-porto.

Il 1° maggio 1814 terminò la guerra per Livorno e i Lorena tornarono al trono.

Dopo un periodo turbolento di instabilità politica ed economica, Livorno sembrava riconquistare la sua posizione sul mercato mediterraneo.

Dunque, è evidente che il più grande tuffo avvenne con le occupazioni francesi di Livorno.

Subito dopo il primo attacco, nel 1797 le entrate britanniche nel porto erano nulle, come ci si poteva aspettare poiché la comunità mercantile britannica era stata trasferita verso est.

Il blocco continentale imposto da Napoleone dal 1806 in poi potrebbe aver ulteriormente represso le entrate britanniche a Livorno.

Tuttavia, poco prima della fine delle guerre napoleoniche, nel 1814 e nel 1815, le entrate britanniche a Livorno raggiunsero cifre astronomiche, annunciando il ritorno degli inglesi e il ripristino delle loro attività marittime nella città-porto.

Mai prima d'ora la loro presenza a Livorno era stata così forte, e secondo fonti archivistiche supplementari la tendenza è rimasta in aumento nel dopoguerra, indicando che non era solo una reazione alla sconfitta di Napoleone.

Non si può non osservare che gli americani fecero una forte apparizione a Livorno proprio nel momento in cui gli inglesi si erano ritirati all'inizio dell'800, e questo è un punto che necessita di ulteriori approfondimenti.

Livorno era sempre stata un porto aperto all'Atlantico;

venivano portati prodotti coloniali In Gran Bretagna, immagazzinati e riesportati attraverso il Mediterraneo.

È molto probabile che gli americani vedessero la guerra come un'opportunità per entrare nel mercato italiano, che fino ad allora era limitato alla navigazione britannica a causa delle leggi di navigazione.

Dopo tutto, gli Stati Uniti erano un paese neutrale, e fino allo scoppio della guerra anglo-americana nel 1812, avevano ampliato il loro commercio.

Sulla base dei dati dei registri di quarantena, dove le navi possono essere identificate con il loro nome e capitano, le navi americane che sono state registrate entrare a Livorno dopo il 1800 sono state sottoposte a controlli incrociati con quelle elencate come britanniche nel set di dati.

È interessante notare che non compaiono concorrenti.

Questo dimostra che una flotta mercantile indipendente americana stava attraversando Gibilterra durante la guerra e si trovava a Livorno.

Allo stesso tempo, i Greci¹⁶ sembrano aver riempito una parte del divario che è stato creato dal ritiro degli inglesi da Livorno durante le occupazioni francesi.

C'era una comunità mercantile greca ospitata nel porto-città, che aveva facilitato l'ulteriore impegno delle navi greche nella penisola italiana, soprattutto perché avevano avuto il privilegio di essere considerate come vettori neutrali in acque belligeranti. Anche se sembrano essere entrate nel porto già nel 1767;

i greci avevano mostrato un aumento significativo degli arrivi dal 1793 in poi.

Il blocco e la revoca dello status di porto franco per Livorno sembrava aver influenzato le attività marittime greche per alcuni anni.

Tuttavia, dopo la fine delle guerre napoleoniche mantennero le loro reti commerciali a Livorno.

Ma la domanda rimane:

¹⁶ Katerina Galani, " The Napoleonic wars and the disruption of mediterranean shipping and trade: british, greek and american merchants in Livorno. " *The Historical Review / La Revue Historique* Institute for Neohellenic Research, Volume VII (2010).

Cosa è successo ai mercanti britannici che operavano a Livorno e nel Mediterraneo più in generale?

La loro navigazione e il loro commercio sono stati interrotti dalle guerre napoleoniche e dal blocco continentale?

Si scopre che il mercato mediterraneo era ancora redditizio, se non più redditizio ora durante le guerre napoleoniche, che ha creato opportunità per i servizi di trasporto e l'impennata dei noli.

Gli inglesi non fuggirono dal Mediterraneo, soprattutto perché gran parte della loro flotta navale era di stanza nell'Europa meridionale.

Al contrario, adottarono una politica più flessibile, spostandosi verso est verso porti più sicuri, fuori dalla portata francese.

In effetti, o popolavano porti che erano ben noti a loro dal passato o creati da zero nuove basi marittime e navali.

Livorno negli anni cruciali della guerra fu sostituita da altre città portuali come Messina e Palermo in Sicilia, dove gli inglesi si erano insediati prima della guerra, e Malta, che emerse temporaneamente durante l'era napoleonica come il più importante hub britannico nel Mediterraneo.

È da notare che i porti che erano più frequentati in questo periodo erano effettivamente operanti sia come basi commerciali che navali.

Il caso di Malta è uno di sviluppo sorprendente.

La sua attività marittima è aumentata costantemente di anno in anno, con un picco di 330 voci nel 1809.

Significativa è la scomparsa di Malta dal primo piano entro la fine dell'era napoleonica, quando non servì più gli interessi britannici.

Con la fine della guerra, la navigazione e il commercio da Malta tornarono a Livorno, il che dimostrò un aumento vertiginoso delle entrate delle navi britanniche.

La Sicilia, come è stato sottolineato nella letteratura esistente, sembrava essere altrettanto importante per Malta. Il porto di Palermo ha mostrato un numero impressionante di arrivi e insieme a Marsala e Mazara, da dove il vino veniva esportato, che erano stati scali per le navi britanniche.

Dopo tutto, Messina e Palermo avevano ospitato comunità mercantili britanniche, che facevano parte di una rete diffusa nel Mediterraneo.

Il materiale d'archivio proveniente dal porto di Livorno è estremamente ricco di informazioni sulla navigazione e sul commercio per britannici, greci e americani, che sono le tre nazionalità in studio.

Pertanto, vecchi e nuovi giocatori coesistevano a Livorno, impiegando tattiche simili per superare le difficoltà.

I britannici si concentrarono su porti più sicuri, da dove potevano continuare la loro attività marittima, mentre i greci seguirono la rotta opposta, spostandosi verso ovest e ampliando le loro reti e rotte marittime verso le coste della Spagna, Gibilterra o anche oltre, per esempio in America Latina.

Traendo profitto dall'impennata dei carichi e dalla rivalità tra inglesi e francesi, gli americani fecero una breve apparizione per alcuni anni consecutivi chiamando a Livorno, che aveva già sviluppato legami commerciali con l'Atlantico.

Come nel caso dei greci, la loro neutralità era il passaporto nel Mediterraneo e garantiva affari redditizi anche con una breve aspettativa di vita.

- **POLITICHE NAPOLEONICHE**

- Napoleone assume una chiara posizione sul suo concetto di porto franco. Egli, in realtà, teme gli avversari britannici ma, allo stesso tempo, li imita (del resto, come non pensare di emulare coloro che di lì a poco diventeranno l' Impero del mare per eccellenza ?).

Partendo dal presupposto che le posizioni napoleoniche siano sempre state dettate dal calcolo e dalle strategie politiche, il suo obiettivo era senza ombra di dubbio quello di eliminare il dominio inglese sul Mediterraneo (che allora era la posta in gioco principale per qualsivoglia potenza desiderosa di egemonia).

Ciò che il Bonaparte desiderava creare era un sistema Entrepot, di zone franche, che avessero per obiettivo quello di controllare il commercio mediterraneo, ma anche atlantico, ed il flusso dei prodotti coloniali.

Perché vi era questa propensione all' Atlantico ?

Cosa avevano in comune il Mediterraneo e l' Atlantico e soprattutto quali erano i ponti di collegamento tra i popoli che li abitavano?

Proprio in virtù della nuova serie di alleanze strategiche pensate per alienare gli inglesi dai mari.

Basti pensare alle relazioni franco-americane in funzione anti-britannica.¹⁷

Una rete di collegamenti chiave per essere il padrone di un mare che rappresentava il Re dei mari. Dunque, Napoleone le pensava tutte: non pensava di certo soltanto alla via marittima per il controllo mediterraneo, bensì soprattutto anche a quella terrestre.

Come arrivare ai territori colonizzati dall' Impero britannico e distogliere le colonie dalla dominazione inglese.

Perciò, anche la scelta di stabilire un porto franco a Venezia fa parte del doppio gioco sapientemente mantenuto dai francesi: la logica e la domanda che si saranno posti sarà: - “ Meglio Marsiglia o una Venezia che ci permetterà di essere con un piede nel Regno Italico e con l' altro nel Levante, o addirittura, in Oriente ? “.

E cosa dire dell' Egitto ?

¹⁷ Giulia Delogu, *The Helsinki Centre for Intellectual History* 5-6 June 2019, A General History of Free Ports: The Global Impact of European Political Economy

Appare evidente che l' intento napoleonico sia quello di provare e sperimentare sempre nuove rotte pur di raggiungere i propri obiettivi.

L' Egitto è un collegamento con l' Oceano Indiano, guarda caso proprio quello di cui si servivano gli inglesi.

Le logiche quindi rispondono ad un' esigenza di riformare le relazioni mediterranee ed internazionali a servizio dei vizi della nazione francese.

Tuttavia, il Bonaparte si è trovato a scontrarsi con l' amara realtà: non è stato in grado di dotarsi di un esercito e di una flotta che fossero al pari della potenza dei britannici.

Gli mancavano le basi d' appoggio d' oltremare (si veda il caso della perdita di Haiti, affare non di poco conto !).

Inoltre, gli inglesi, sfruttavano proprio la loro posizione decentrata sia dall' Europa, che dal Mediterraneo, proprio per agire dietro ad un ' apparente assenza, mostrando, in realtà, tutta la loro abile e silente presenza da conquistatori di mari e colonie¹⁸.

¹⁸ Giulia Delogu, *The Helsinki Centre for Intellectual History* 5-6 June 2019, A General History of Free Ports: The Global Impact of European Political Economy

- **PERCHE' LA CAMPAGNA D'EGITTO ?**

La mia decisione di iniziare a trattare il Mediterraneo partendo proprio dall' Egitto non è casuale.

L'Egitto è la sfumatura che serve per comprendere quelle dinamiche mediterranee che, senza questa campagna napoleonica, non sarebbero venute a crearsi.

Grazie a questa spedizione napoleonica, oggi, abbiamo tracce culturali e patrimoni inestimabili.

E, dunque, come sono iniziate le relazioni franco-egiziane ?

Perché Napoleone scelse proprio l' Egitto ?

Appare subito evidente che si tratti di un calcolo politico, sapientemente ed abilmente pensato: - “ Conquisto ciò che interessa agli inglesi ! “.

Molto probabilmente, durante la spedizione dall'Egitto¹⁹, ci si accorge che l'esercito francese aveva poche possibilità di sopravvivere.

Ed il Bonaparte stesso non aveva una flotta ed un esercito così potenti per affrontare le difficoltà di questa campagna.

E' da considerarsi una fortuna o una disgrazia il fatto che egli vi sia scampato?

Ma prima di tutto, che cosa avrebbero fatto tutti questi francesi della Rivoluzione in Egitto!

Come detto in precedenza, quindi, l'idea di una spedizione era sostitutiva di uno sbarco in Inghilterra.

Napoleone, tornando dall' Italia, e coperto di gloria, aveva senza dubbio immaginato di poter attraversare la Manica e farla pagare agli inglesi, i suoi primi e più temuti avversari.

Ma molto rapidamente, ha dovuto rinunciare a causa delle difficoltà tecniche, in particolare a causa dell' insufficienza della flotta.

Ed è, allora, a questo punto che è arrivata l'idea dell' Egitto: si trattava di dare un colpo ai nemici inglesi, poiché questi possedevano le Indie, ed il traffico pesante con le Indie

¹⁹ BOUDON JACQUES- OLIVIER, La campagne d'Egypte, Paris, Belin, 2018.

passava per il Capo di Buona Speranza, ma il traffico leggero, i corrieri, la posta, il commercio di grande valore, passavano sulla strada di Suez.

Le navi che provenivano dall' Inghilterra rilasciavano ad Alessandria e vi depositavano i corrieri, e là, altri battelli provenienti dalle Indie prendevano in carico i pacchi.

Ma un' idea "folle" che poi divenne quella decisiva, fu quella di trasformare l' Egitto in colonia francese²⁰.

Napoleone, però, dimenticava che il clima non potesse rendere l' Egitto una colonia francese: vi erano delle lacune evidenti.

Certamente non una colonia di popolamento, ma una colonia commerciale, agricola, i cui prodotti avrebbero avvantaggiato la Francia e avrebbero sostituito quelli delle colonie perdute da Luigi XV.

Si vede questa idea di colonia apparire in una relazione firmata da Talleyrand alcuni mesi prima della spedizione.

Talleyrand era ministro degli affari esteri, il quale redige un documento nel quale si diceva che l' Egitto fosse in cattive condizioni a causa dell' incuria ottomana, e che poiché fosse ricco all' epoca dei faraoni, ora avrebbe richiesto di esserlo nuovamente.

Idea inverosimile, perché per fondare una colonia occorre disporre di comunicazioni stabili e solide, quindi possedere una flotta e controllare il Mediterraneo.

Eravamo lontani da questo. Gli storici classici ritenevano che il Direttorio, e Talleyrand il relativo strumento, avessero cercato di sbarazzarsi di Bonaparte, imbarazzante in quanto un po' troppo glorioso, mandandolo in Egitto.

Quindi, la decisione fu presa, si decise di radunare le forze e di partire il 19 maggio.

La flotta francese salpava a Tolone.

È raggiunta in viaggio da convogli provenienti da Genova e Civitavecchia, l' antico porto del Papa, perché l' Italia è controllata dai francesi, si era fatto ricorso a tutti i mezzi italiani disponibili, marinai, navi.

Primo intervento della Provvidenza, una tempesta disperde lo squadrone di Nelson, permette alla flotta francese di passare senza essere vista.

Nelson rilascia a Napoli, raccoglie le sue navi e riparte da Napoli, scoprendo tuttavia che durante questo tempo i francesi avevano preso Malta per poi riprendere il cammino.

E' fuori dubbio che si sia trattato di fortuna sfacciata.

²⁰ Henry Laurens, *L'expédition d'Égypte 1798-1801*, Editions du Seuil, 1997.

L'altro rischio preso alla leggera da Napoleone e lo stato maggiore fu la presa di Malta. Napoleone era interessato a Malta in quanto gli dava una forte base posteriore al centro del Mediterraneo.

Potentemente fortificata, l'isola apparteneva all'Ordine di Malta, che viveva sugli allori.

Possedeva un residuo di flotta, ma soprattutto si nascondeva dietro enormi mura, e aveva una grande quantità di munizioni accumulato lì per affrontare i turchi, che poteva anche permettere di far fronte a Bonaparte.

I cavalieri di Malta erano tuttavia demoralizzati: non sapevano più molto bene a che cosa servissero, alcuni erano stati lavorati dagli ideali della Rivoluzione e per di più, erano completamente senza marchio.

Le proprietà italiane e francesi di Tordre erano state confiscate a causa della Rivoluzione; potevano contare solo sulle proprietà spagnole o portoghesi.

Bonaparte era al corrente dalle sue spie.

Quando Bonaparte era sbarcato, hanno voluto affrontarlo con forze senza misura comune con l'esercito francese che disponeva di quasi 50.000 uomini.

I cavalieri erano poche centinaia, appoggiati da alcune migliaia di maltesi male addestrati e male incorniciati.

La tattica corretta sarebbe stata quella di chiudersi nella loro enorme fortezza e di aspettare, di vedere arrivare.

Al contrario, hanno voluto tenere tutto il loro piccolo territorio e sono stati spazzati via. Bonaparte ha preso tutta la campagna senza perdere un uomo e i cavalieri hanno capitolato davanti alla sua offerta di cessare la resistenza di fronte alla sproporzione tra le forze.

Secondo la sua promessa, se Malta e le enormi fortificazioni fossero consegnate, i cavalieri anziani avrebbero potuto tornare in Francia e la Repubblica avrebbe pagato loro una pensione.

Essi non hanno ottenuto nulla perché il Direttorio ha sconfessato il suo generale.

Quanto ai giovani cavalieri, hanno seguito il conquistatore.

200 anni e 4 giorni fa, il 12 giugno 1798, Malta capitolava.

Nelson vi arrivò soltanto dodici giorni dopo.

Se i cavalieri avessero resistito 12 giorni in più, Bonaparte sarebbe stato annientato dagli inglesi, e non avrebbe potuto sopravvivere moralmente a questa sconfitta.

Ha avuto un'occasione inaudita.

Ma come è stata affrontata la traversata del Mediterraneo orientale da Malta a Alessandria ?

Cosa fa Bonaparte con il suo pesante convoglio?

Non si dirige verso Alessandria per la via più diretta, passa prima per le coste di Creta per imbarcare un po' d'acqua.

Ed è proprio qui che si percepisce il calcolo nei ragionamenti napoleonici: la scelta di passare prima per la Grecia, senza arrivare in Egitto per la strada più diretta, dimostra proprio il desiderio di sperimentare sempre vie diverse pur di raggiungere i propri obiettivi e di alienare gli inglesi dalla terra e dal mare.

Nelson apprende dai pescatori che Malta è stata catturata.

Si dirige verso Alessandria²¹ e arriva un giorno prima di Bonaparte.

Chiede agli abitanti del posto se abbiano visto o meno i francesi.

Avendo ricevuto una risposta negativa, riparte verso nord. La flotta francese arriva il giorno dopo. Ancora una volta gli elementi hanno giocato in suo favore.

Nelson, che aveva bisogno di rifornirsi, ritorna in Sicilia, e ritornando un mese dopo, trova la flotta francese all'ancora in rada di Aboukir.

La flotta inglese aveva una superiorità dovuta alla personalità del suo ammiraglio, ma anche un migliore allenamento, alla migliore manovrabilità delle navi.

Da qui, come conseguenza, il disastro francese.

Dal 1° agosto, cioè un mese dopo lo sbarco, la sorte della spedizione dall'Egitto era così sigillata.

Bonaparte non aveva più i mezzi per tornare, non aveva più comunicazioni con la madrepatria.

Restavano due soluzioni: negoziare il suo ritorno in Francia con gli inglesi, o vivere come un sultano.

Da un lato, quindi, la spedizione in Egitto è presentata come una follia ;

dall' altro, tuttavia, potrebbe esser vista come un investimento, non in termini economici, bensì culturali.

Da un punto di vista politico, la spedizione ebbe delle conseguenze, sebbene inizialmente la popolazione egiziana avesse mostrato delle ostilità verso i francesi che erano considerati dei cristiani ostili.

²¹ Robert Solé, *Bonaparte à la conquête de l'Égypte*, Editions du Seuil, 2006

Tuttavia, la dinastia di Mehmet Ali e dei suoi successori s'interessò molto alla Francia ed utilizzò ingegneri francesi; da qui un' influenza duratura che persiste sino alla sconfitta del 1870, dove gli inglesi approfittarono del declino politico francese per installarsi in Egitto.

Quanto all' influenza culturale, essa fu un po' più durabile in quanto, in seguito alla spedizione d' Egitto, ci sono state le missioni religiose attraverso dei colleghi francesi diretti da religiosi che hanno formato le élites musulmane.

In conclusione, è chiaro che la spedizione d' Egitto sia stata inizialmente un' incosciente impresa, sacrificando 25000 francesi di ottima qualità senza realizzare alcun obiettivo politico o militare ; in compenso, questa spedizione ha dato nascita all' egittologia.

Pertanto, senza partire dalla spedizione d' Egitto, la storia del Mediterraneo sarebbe priva di un tocco di colore fondamentale.

CAP. II

L' ADRIATICO, IL MEDITERRANEO ORIENTALE E LE PROVINCE ILLIRICHE

- **Perché Napoleone era interessato alla Bosnia?**

L'Adriatico del 1809-1810 non era un luogo napoleonico, in quanto gli inglesi vi erano già penetrati.

I britannici avevano già beneficiato dei porti austriaci fino al momento in cui vi fu la Pace di Presbourg.

Tuttavia, la loro esclusione dal continente, e quindi dai territori della Dalmazia, non significa la loro scomparsa dall' Adriatico.

Napoleone, nel 1810, crea due divisioni navali: le province illiriche, con la costa d' Istria; il resto d' Italia.

La Bosnia è la provincia più occidentale dell' Impero ottomano ; invece, la Croazia faceva parte dell' Impero Asburgico e non sarà mai parte dell' Impero ottomano.

La Bosnia, a partire dal 1463 fu costretta, senza poter far di meglio, a condurre una “vita alla maniera orientale “.

L'amministrazione ottomana le ha inflitto una “fatale opacità”, infatti la Bosnia²² era islamizzata, mentre il resto dell' Europa era cristiana.

Ma perché Napoleone era interessato alla Bosnia?

In realtà, egli voleva “rimpiazzare “ la via marittima delle Indie, attraverso la quale trasportava materie prime, cotone in primis, destinate all' industria francese, attraverso una rotta terrestre che doveva collegare il Levante alla Francia, e di cui la chiave era la Bosnia.

Fu questa una della principali ragioni per cui l' imperatore decise di aprire un consolato generale francese a Travnik.

Quali erano le ragioni politiche²³ ?

Aprire una corrispondenza diretta e indipendente tra il Levante e la Francia, in cui il commercio, così come la storia insegna, fosse precursore della politica.

²² Pivec-Stelè (M.), *La vie économique des Provinces illyriennes*, p. 270.

²³ Pivec-Stelè (M.), *La vie économique des Provinces illyriennes*.

Il consolato francese in Bosnia produsse due tipi di risultati: uno economico ; l'altro politico.

Economico, in quanto commerciale, poiché Napoleone voleva sostituire il cotone delle Indie con quello del Levante ; politico, in quanto la Bosnia era il tratto di unione tra la Turchia e l' Italia.

- **Trieste: un' identità di frontiera**

Tuttavia, la dominazione napoleonica fu fragile, sebbene lasciò dei ricordi magnifici, tanto dal lato italiano, quanto dagli slavi del sud.

Ci si può infatti chiedere se le rielaborazioni, a volte tardive, non abbiano impreziosito gli anni passati all'epoca dell'autorità di Vienna.

L'apporto positivo dell'epoca napoleonica fu soprattutto di ordine morale e civile. L'occupazione francese di Trieste prefigura l'affermazione dell'Italianità²⁴.

Nel 1809, Trieste era la città più popolata delle province illiriche, ma anche la più prospera ed, economicamente, la più attiva.

Per ragioni strategiche, la capitale si trovava a Laybach, cioè Ljubljana.

Fino all'inizio del 18° secolo, la città era stata un semplice villaggio di pescatori; nel 1719, l'imperatore d'Austria Carlo VI le aveva accordato lo statuto di porto franco, che era stato l'inizio di un rapido sviluppo commerciale ed urbano.

Alla vigilia della rivoluzione, Trieste era il porto più importante dell'Impero austriaco che aveva la sua rivale e nemica di sempre: Venezia.

Vi sono state ben tre occupazioni francesi nella città di Trieste: 1797- 1805- 1806.

La popolazione triestina, più desiderosa di arricchirsi che di fare la politica, non era ostile agli ideali razionalisti portati dagli eserciti repubblicani inizialmente, ed imperialisti in seguito.

E' per tali ragioni che le truppe francesi entrarono sempre pacificamente nella città, non avendo mai bisogno di mantenersela con la forza.

Dal conto dei triestini, si trattava di un opportunismo utilitario: essi non potevano nutrirsi di illusioni, invece di alienarsi la simpatia dei nuovi "maitres".

Durante le due occupazioni francesi del 1797 e 1805, la Francia non aveva intrapreso alcuna riforma di fondo, il suo unico desiderio era stato di controllare le città e di trarne il più possibile delle contribuzioni e del denaro.

Nel momento in cui vi è l'indebolimento della Serenissima (Venezia) e la sua attività portuale è crollata, parte dei suoi capitali e del suo personale qualificato si erano trasferiti a Trieste²⁵.

²⁴ Pivec-Stelè (M.), *La vie économique des Provinces illyriennes*.

²⁵ Pivec-Stelè (M.), *La vie économique des Provinces illyriennes*.

L'attività portuale è intensa fino, approssimativamente, al 1808-1809, un porto descritto dal generale Foy, il quale analizzò la sua qualità di porto franco e la sua buona amministrazione;

egli aveva appreso che Trieste fosse il magazzino di grani che si traevano dai bordi del Mar Nero per portarli in Spagna, Inghilterra ed in Austria.

Per Napoleone, la città era considerata cinicamente ed unicamente come una preda davanti alla gola: egli non ne rilevava alcuna simpatia.

Nell'ottobre del 1809, con la creazione delle province illiriche, Trieste divenne parte integrante dell'impero francese.

Vi era un doppio controllo: terrestre, attraverso la Francia, e marittimo, attraverso l'Inghilterra.

Di conseguenza, il blocco era doppio.

Il porto era vuoto, il traffico marittimo si ridusse al piccolo cabotaggio con Venezia, attraverso i canali della laguna, al riparo dai raids della flotta inglese: l'abolizione del porto franco, infatti, mirava a rovinare il commercio.

Ciò fu per Trieste l'inizio di una vera catastrofe economica, soprattutto per il commercio.

Tra il 1804 e il 1810, Trieste aveva perso il novanta per cento dei suoi scambi commerciali.

I porti franchi, non erano strumenti da utilizzare nelle relazioni internazionali per garantire la libertà degli scambi e dei mari, o, al contrario, per garantire il controllo.

I porti liberi appaiono infatti come un motore di sviluppo urbano non solo a livello commerciale, ma su un piano sociale più ampio.

Allo stesso modo, tuttavia, come ben dimostra il caso di Venezia, anche i porti franchi appaiono come una minaccia per gli equilibri internazionali e locali.

L'ingresso di un porto franco in una realtà con una secolare tradizione commerciale diversa come quella di Venezia potrebbe infatti avere un impatto quasi distruttivo.

Il porto franco nei casi di città "artificiali" come Livorno e Trieste, create quasi dal nulla solo per essere luoghi di transito e di scambio, oggi diremmo poli logistici - avrebbe potuto (e aveva effettivamente) di conseguenza un notevole sviluppo di spazi urbani dove l'elemento cittadino e l'elemento portuale erano profondamente connessi.

Venezia, d'altra parte, era una città d'emporio in cui la vocazione commerciale era strettamente legata ad una serie di attività interne (dalla produzione alla pesca) non tanto

compatibili con l'infrastruttura quanto con lo schema istituzionale necessario per la presa reale-fuori da un porto franco.

Poiché i vantaggi del porto franco²⁶ potevano avere un impatto non solo commerciale ma anche sociale, era anche per i rischi.

Nel corso dell'Ottocento Venezia fu attraversata da un dibattito sul porto franco che aveva quindi un carattere non tanto economico quanto politico e sociale e che coinvolgeva le più svariate componenti cittadine.

²⁶ Pivec-Stelè (M.), *La vie économique des Provinces illyriennes*.

CAP. III

LA SERENISSIMA



La posizione geografica della Penisola italiana occupa un posto chiave lungo la fascia marittima e costiera, quella mediterranea, che circonda l' Eurasia (Rimland) ; si comprende molto facilmente che averne il controllo rappresenta un requisito fondamentale per ogni potenza, di terra o di mare, che voglia primeggiare sia in politica che nei commerci al fine di affermare il proprio potere nella geopolitica mondiale: scopo ultimo di qualunque grande potenza dall'alba dell'uomo.

Il confronto tra le potenze francese ed asburgica, che dal Cinquecento interessa l'intero scacchiere europeo, s'inserisce in tale quadro.

Esso, pertanto, rappresenta la lotta tra potenze di terra per il dominio del Vecchio Continente, allo scopo di ottenere l'egemonia mondiale.

D'altronde, l' interesse francese nei confronti della penisola italica si origina dall' antichità.

Ricordo, a tal proposito, che siano stati proprio gli angioini che alla metà del Duecento cominciarono ad intrattenere rapporti commerciali e politici con il Regno di Napoli, cosa che era già iniziata in embrione con l'arrivo dei Normanni nel Regno di Sicilia.

L'interesse asburgico verso il meridione della penisola italiana è iniziato con la famiglia imperiale degli Hohenstauffen, imperatori tedeschi che valutarono indispensabile e necessario ciò per ottenere la supremazia nel Mediterraneo.

La ragione è sempre geografica: la Penisola è necessaria per aspirare al controllo del Mediterraneo.

Bisogna considerare la Penisola italiana come una piattaforma che geograficamente si protende al centro del Mediterraneo: ciò fa capire l'interesse delle case regnanti nel dominare e conquistare essa per poter, poi, allungare il loro dominio nel Mediterraneo.

Il controllo del quale è stato sempre il desiderio dei popoli più forti.

La Francia, nel suo intento di penetrare nelle terre germaniche per estendere su di esse la sua egemonia, utilizzava due corridoi preferenziali che si riconoscono nei Paesi Bassi e nella Penisola Italiana.

Questi potevano essere usati sia indipendentemente l'uno dall'altro, oppure come si sarebbe verificato nel 1797, in modo simultaneo, mettendo in moto, in questa ultima azione, una mastodontica immagine di conquista "a tenaglia", nella quale c'era l'intento manifesto di stritolare strategicamente gli avversari.

Ovviamente, questa manovra strategica in mano a esperti di strategia militare avrebbe potuto lasciare spazio per essere colpiti al centro dagli avversari, rischio importante.

A tutto ciò l'Inghilterra assumeva l'immagine di una apparente spettatrice, sempre iperattenta ad ogni avvenimento che accadesse intorno ad essa, pronta sempre ad attuare le contromosse opportune.

Essa sfrutta la posizione decentrata delle Isole Britanniche, che la mette al riparo da attacchi diretti, e soprattutto la supremazia marittima garantita dalla Royal Navy per cercare d'imporre sull'intera costa europea, orientale ed asiatica la propria egemonia.

Di fatto, sarà lei a uscire vincitrice dallo scontro di terra e a creare l'Impero di Mare che, succeduto a quello portoghese e spagnolo, cederà il posto solo a un altro Impero di Mare, l'americano.

La posizione di Venezia, dopo quanto abbiamo sopra detto, si viene a trovare in un punto dove, sfortunatamente, gli assi terrestri nord-sud ed est-ovest vanno ad incrociarsi quelle rotte marittime che collegano gli estremi opposti del Continente Euro-Asiatico, ottenendo quello che è sempre stato considerato come il circuito commerciale più importante da sempre nell'economia mondiale dell'epoca.

Considerando che il commercio è sempre stato il motore fondamentale che muove l'economia degli stati, qualunque essi siano, determinando il potere politico, sociale e

militare che ne deriva, si capisce benissimo come la Penisola italiana sia ineluttabilmente condannata a recitare sempre un ruolo da protagonista e/o a diventare spesso un mostruoso campo di battaglia.

Nel momento in cui la Guerra della Prima Coalizione rinnova il vecchio conflitto franco-austriaco, i fronti diventano i soliti due: Reno e Alpi.

Per entrambi, il principale resta quello sul Reno, con le Alpi relegate a un ruolo secondario.

Le armate qui impegnate svolgono un puro ruolo di copertura e quale massima ambizione coltivano quella di attirarsi addosso quante più forze avversarie per ridurne la disponibilità sul fronte renano.

Quando Napoleone è nominato al comando dell'Armée d'Italie, le idee sovraespresse vengono cambiate in tutt'altre.

Gli ordini del Direttorio erano quelli di dividere austriaci e piemontesi, con lo scopo di battere i secondi per eliminarli dal conflitto e, quindi, se possibile, penetrare in Lombardia per costringere Vienna a farvi affluire rinforzi, distratti dal Reno.

Da stratega sopraffino, Napoleone intuisce subito la possibilità che gli viene offerta, in un piatto d'argento, dalle prime vittorie che ottiene.

Da esse, capisce subito, con largo anticipo, che attraversando liberamente l'intera Pianura Padana, avrebbe potuto puntare direttamente, senza altri ostacoli importanti, su la città di Vienna, attraversando il corridoio offerto da Trieste, che sarebbe proseguito attraverso Lubiana e la Carinzia.

Questo comportamento, seppur dettato dalla finezza strategica utilizzata dal Corso, ha ovviamente determinato un atto importantissimo: era finita la posizione di neutralità della terra veneta.

Neutralità già ignorata inizialmente, proprio dagli austriaci, che infrangono di continuo quanto previsto dai trattati per l'utilizzo del cosiddetto "corridoio di Campara", la via di transito concessa da Venezia a Vienna per uomini e rifornimenti diretti nella Penisola Italiana.

Una volta liquidato il Regno di Sardegna, Napoleone conquista la Lombardia, ma sembra restio a inseguire oltre Adda gli austriaci in ritirata.

Si preoccupa di occupare Milano, di assicurarsi il controllo di Pavia, perde tempo in un certo senso, mentre l'austriaco Beaulieu dopo la battaglia del ponte di Lodi, 10 maggio 1796, non esita un attimo a entrare nella veneziana Crema e a proseguire assicurandosi l'altrettanto veneziana Peschiera.

In seguito toccherà a Verona e all'intero territorio limitrofo.

Questi avvenimenti bellici determinano un gioco a rincorrersi nel senso che l'ingresso di tipo invasivo degli austriaci nei territori veneti obbliga le truppe napoleoniche ad essere costrette a rincorrere il nemico, per garantire l'assedio di Mantova, ed evitare la liberazione della stessa da parte di forze in arrivo dalla Val d'Adige o dalla Val Brenta. Tutto avviene nella più completa inerzia veneziana.

- **FINE DELLA REPUBBLICA DI VENEZIA:**



Come una donna opulenta e trionfante, come rappresentata dal Tiepolo e dal Veronese, nata in tempi immemorabili, la città di Venezia era famosa perché la sua millenaria fama poggiava su un complesso di istituzioni politiche, economiche e commerciali dettate da una notevole stabilità.



Essa era rappresentata anche da

un'abbondante letteratura agiografica che ne vantava la sua pace civile, l'equilibrio dei suoi poteri e la capacità delle sue strutture politiche di attraversare i secoli.

Il 12 maggio 1797, la nobiltà di cui era composto il Gran Consiglio espresse un voto che rappresentava l'ultimo atto di una sovranità a cui non fu opposta alcuna resistenza, decretando così, sotto la minaccia di Napoleone Bonaparte, la fine di tutte quelle istituzioni che governavano la città-Stato dal Medioevo, abbandonandosi così, secondo la formula dello scrittore Ippolito Nievo, al «gran Matricio» (Ippolito Nievo: *Le Confessioni di un italiano*).

Ciò non fa altro che evidenziare, molto chiaramente, la fragilità dell' aristocrazia veneziana, completamente abbattuta dalla potenza esplosiva della campagna d' Italia condotta abilmente da Napoleone Bonaparte.

Nella struttura istituzionale, il doge che occupava, a vita, il più alto carico della Repubblica²⁷ aveva progressivamente perduto i suoi poteri, nel XII e XIII secolo, a vantaggio del Grande Consiglio, un'assemblea di governo, dotata dei principali attributi della sovranità e composta da membri di grandi famiglie veneziane. La seduta del 12 maggio 1797, tenuta nell'immensa sala del Palazzo Ducale, è stata oggetto di racconti contraddittori.

A tal proposito, la condizione dell'ultimatum del Bonaparte ai veneziani era stata fatta pervenire da Andrea Spada, il capo del gruppo di democratici veneziani, sotto istigazione e manovra degli agenti francesi.

I termini dell'ultimatum erano i seguenti: abbandono del potere dei patrizi e proclamazione di un governo provvisorio democratico.

Durante l'ultimo discorso del Doge Ludovico Manin, pronunciato dinanzi all'Assemblea dei Cinquecento consiglieri di Venezia, all'udire di esplosioni provenienti dall'esterno, tutti furono colti dal panico.

Da dove provenivano, dunque, gli spari ?

Erano i francesi che sbarcavano?

O un'insurrezione di Giacobini veneziani?

O l'insurrezione di schiavi, mercenari dalmati impiegati nella marina veneziana, che salutavano fragorosamente la Serenissima prima di imbarcarsi?

Tutto questo caos non fece altro che affrettare la votazione dei consiglieri, in preda alla paura che gli spari fossero il segnale di un massacro collettivo.

L'amministrazione statale era affidata ad un «comune», composto da sessanta membri, Giacobini ed ex patrizi riformatori contrari alla forma oligarchica del governo.

La sensazione dell'Ambasciatore del regno di Napoli presso la Serenissima era che la nobiltà di Venezia potesse vantarsi di aver perso la sua sovranità, dopo tanti secoli, senza violenza e in mezzo alle sincere lacrime dei suoi sudditi; questo movimento di affetto, così vicino all'insurrezione popolare, nondimeno aveva seminato l'inquietudine tra i patrizi.

Questa sensazione di paura e di inquietudine della nobiltà veneta si diradò quando, il 16 maggio, in Piazza San Marco sfilarono in pompa magna le truppe francesi, dando indubbiamente ai patrizi veneziani una sensazione di protezione.

²⁷ BOUDON JACQUES- OLIVIER, Napoléon Bonaparte. *Le 1er Empire*, Paris, Editions Jean-Paul Gisserot, 2011.

Dunque, come si spiega il decadimento così brutale di una repubblica millenaria?

Sul piano militare, è innegabile che la responsabilità della campagna italiana del Bonaparte abbia avuto una importanza determinante.

Altrettanta responsabilità, ritengo abbia la politica di neutralità che Venezia aveva adottato nel conflitto europeo tra la Francia e la coalizione guidata dall'Austria, alleata con la Russia e l'Inghilterra, si rivoltò contro di essa quando gli eserciti della Rivoluzione portarono la guerra in Italia nella primavera del 1796.

La città lagunare, ovviamente, non poté evitare che i belligeranti attraversassero il suo territorio, le cui truppe occidentali si spinsero fino alla Lombardia, che era occupata dai francesi, e che combattessero, durante l'estate 1796, nel veronese, nel Trentino e nella valle della Brenta.

In questo modo, la città di Venezia si trovò a perdere definitivamente il controllo del suo territorio, soprattutto perché, le città che si trovavano sulla terra ferma (Bergamo e Brescia²⁸ nel marzo 1797) proclamarono la loro indipendenza nei confronti della dominazione veneziana, costituendosi in liberi comuni, sotto la guida di notabili locali locali indirizzati e guidati da agenti francesi.

Nel momento in cui l'esercito francese, vittorioso a Mantova nel febbraio 1797, si dirigeva verso Vienna e si impegnava presto nelle gole della Carinzia, Bonaparte cercò di premunirsi contro l'eventualità che la sua pensione venisse tagliata dai contadini del Veneto rimasti fedeli a San Marco.

A questo punto delle vicende, ci si domanda, entrando in un insormontabile dilemma, quale delle due strade scegliere: armarsi contro i francesi ed essere minacciato d'invasione, o sottomettersi, al rischio di precipitare la dissoluzione dello Stato.

Gli eventi di aprile non fecero che esacerbare queste contraddizioni.

Inoltre, già alla data del 6 aprile, gli austriaci, timorosi di vedere a poche leghe dalla loro capitale Vienna le truppe transalpine del Bonaparte, decisero di firmare un armistizio con il Generale Corso.

Il 18, vi fu, invece, la firma dei preliminari di pace, che si ebbe a Loeben, con la quale si ebbe la cessazione delle ostilità.

Venezia, priva di alleanze, avrebbe fatto le spese della Convenzione: una clausola segreta stipulava che Francia e Austria si dividevano il proprio territorio.

²⁸ Paul Guichonnet, *Histoire de l'Italie. 1. la monarchie libérale 1870-1922*, Paris, Hatier Université, 1969, p. 37-38.

Come un Cristo che, morente sulla croce, assisteva alla divisione, mediante il gioco dei dadi delle sue misere vesti da parte dei centurioni romani, così la Serenissima si trovò oggetto di spartizione dei territori tra i francesi e gli austriaci.

Questo determinò che la Repubblica sarebbe stata ridotta all' unica città di Venezia ed alla laguna.

Il sacrificio dello Stato veneziano, secondo la strategia politica del Bonaparte, era la condizione necessaria ed indispensabile affinché si salvaguardasse il territorio del Milanese e per poi procedere alla creazione della Repubblica Cisalpina, che fu proclamata ufficialmente a Milano il 29 giugno 1797.

Dietro l'alibi rivoluzionario che mira a giustificare la scomparsa di un simbolo dell'ordine politico antico, si celano motivi essenzialmente strategici.

Nella sua ottica politica e strategica, il Bonaparte colse a suo favore due pretesti per dichiarare guerra alla Serenissima: il primo fu la morte, il 20 aprile, del comandante della nave francese, mentre il secondo fu l' insurrezione di Verona contro le truppe francesi tra il 17 e il 25 aprile.

In tal modo, l' idea napoleonica era quella di creare uno stato cuscinetto tra l'Austria e la Repubblica Cisalpina in gestazione.

Ciò determina la rinuncia ad uno scontro bellico.

Al termine di due settimane di negoziati e di intrighi, egli ottiene, senza colpo ferire, il crollo del regime.

Egli e i suoi agenti hanno creato un clima di terrore:

Secondo la tradizione, il generale transalpino avrebbe detto di essere come un Attila per Venezia. Guidato dalla preoccupazione di conservare le forme della legalità, il piano francese di destabilizzazione si basava su un doppio gioco sapientemente mantenuto.

Il 4 maggio, mentre le divisioni del generale Baraguay d'Hilliers minacciavano Venezia dalle rive della laguna e bloccavano la città sul lato della Terra Ferme, Bonaparte ricordava a Milano l'ambasciatore di Francia, Jean-Baptiste Lallement, diplomatico scrupoloso e stimato del governo veneziano, e lasciava il campo libero al giovane e focoso segretario d'ambasciata, Joseph Villetard, il cui ruolo fu decisivo.

Nella città di Milano, sempre sotto l' occhio vigile del Bonaparte, Lallement trattava con gli emissari del Gran Consiglio di Venezia (Francesco Donà, Leonardo Giustinian e Alvise Mocenigo), le modifiche da accettare alla costituzione aristocratica veneziana.

In questi colloqui, lo scopo primario era quello di salvare, anche se purtroppo solo in modo apparente, quella che era l' integrità territoriale e politica del millenario stato lagunare.

In questo percorso, lo scopo principe era quello di evitare di provocare sconvolgimenti nella quotidianità popolare, in modo da ottenere che il governo si riformasse da solo.

Ma, in realtà, l'ambasciatore e i rappresentanti del Gran Consiglio erano destinati a svolgere solo un ruolo di figuranti.

A Venezia, Villetard intraprendeva negoziati paralleli con i rappresentanti della «consulta» ; questo comitato di crisi fu convocato dal doge il 30 aprile ed era costituito dai patrizi posti ai più alti incarichi dello Stato.

Per accelerare il processo decisionale, Villetard fece circolare l'8 maggio la voce di una rivolta popolare condotta da circa quindicimila giacobini (in una città che contava circa centoquarantamila abitanti!).

In seguito, fece sapere che si sarebbe potuto evitare un' insurrezione ad una conditio: che il Gran Consiglio rinunciassero al suo potere sovrano ed alle sue cariche istituzionali. Così fu, infatti, proprio tre giorni dopo.

I patrizi veneziani decisero di capitolare perdendo i loro privilegi istituzionali, ascoltando il susseguirsi, anche studiato a regola d'arte, delle voci, ovviamente esagerate, circa le minacce che incombevano sulla città.

Questa considerazione è fondamentale per cogliere il vero significato della caduta di Venezia: le esagerate voci minacciose avevano raggiunto lo scopo perseguito.

Se le truppe del generale Baraguay d'Hilliers potevano fare l'assedio della città Lagunaire, era difficile prenderle con la forza, perché non disponevano né di barche per attraversare le acque, né di cannoni che trasportavano fino alla città, distante tre chilometri.

E' altrettanto improbabile credere rischiosa una sommossa popolare, in quanto l'apparato

statale, ben dotato di un'efficace rete di informatori, abbia potuto fraintendere lo stato d'animo del piccolo popolo e credere alle affermazioni di Villetard.

In fin dei conti, a mio parere, credo che l' aristocrazia veneta abbia trovato una validissima scusa nell' accettare quanto proposto dai transalpini, giustificando la partecipazione ai negoziati e la rinuncia ad ostacolare con vivacità il potere francese e quindi la propria inerzia.

Infatti, certa del carattere inesorabile della caduta, una parte della nobiltà avrebbe, fin dall'inizio del mese di maggio, accettato di essere privata del potere politico al fine di preservare le proprietà della Terra ferma dalle quali prelevava un significativo numero di sue risorse, che tra l'altro erano nelle mani dei francesi.

Non è neppure escluso che alcuni rappresentanti della nobiltà abbiano considerato la perdita del loro potere come un sacrificio suscettibile di salvare la sovranità della Repubblica.

Nonostante l'esistenza di correnti favorevoli all'alleanza con l'Austria o, al contrario, con la Francia, la maggioranza della classe dirigente era consapevole della vetustà del regime; una volta che l'equilibrio europeo era definitivamente rotto, sapeva che Venezia stava diventando una facile preda per i belligeranti.

Come sempre, nella storia, primeggia la legge del più forte, non solo nella oggettività di una cruenta battaglia, ma anche solo nello spettro agitato con severe minacce.

Questo è il caso della città lagunare, la quale, piuttosto che abbozzare una resistenza vana, preferiva cedere alle ingiunzioni del più forte, per tentare di prolungare, sotto altra forma, l'esistenza e l'indipendenza dello Stato.

Bonaparte aveva imposto l'idea di un'infinita agonia che non avrebbe fatto che precipitare.

Se si considera un lasso temporale lungo, infatti, vediamo che il declino sia avvenuto in maniera lenta e graduale.

Il cedimento territoriale, sancito dalla perdita di Nègrepont (1470), di Cipro (1572), di Creta (1669) e del Peloponneso (1739), aveva portato ad una riduzione dei possedimenti veneziani alla costa dalmata e all'entroterra continentale.

Inoltre, la neutralità che Venezia adottò nei confronti dei suoi vicini, dopo la pace di Passarowitz firmata nel 1718, suggerì la sua incapacità di mantenere il suo posto tra i grandi Stati europei.

Secondo quanto espresse Pierre Daru, amministratore degli eserciti imperiali e autore di una monumentale storia della Repubblica nel 1819, il rifugio nella neutralità rappresentava un'anteprima della decadenza.

Egli riteneva che la storia di Venezia si fosse interrotta in maniera passiva, senza una reazione, e senza alcuna emozione da parte della Serenissima e dei veneziani, in quanto questi non si erano mai opposti a ciò che stava agitando tanto la storia di una repubblica così imponente, cullandosi nella propria inettitudine, e senza versare neanche una lacrima.

La perdita di importanza politica della città, ha fatto sì che decadesse anche la sua importanza commerciale, e quindi, economica, passando da grande piazza internazionale ad una realtà squisitamente regionale, con tutte le conseguenze che si possono immaginare.

Ciò ha determinato la riduzione della sua area di influenza commerciale, passando in modo declinante dal suo grande dominio nei secoli XVI e XVII, calando sempre di più dal dominio del Mediterraneo a quello circoscritto nel solo Adriatico, nel XVIII.

Inoltre, il suo territorio era popolato da tre milioni di abitanti, e questo pesava poco se si considerano i grandi Stati che la circondavano.

Le sorti della Serenissima sono state decise dal 1797 in poi, ed il suo mancato adattamento alle poste in gioco del secolo ed ai mutamenti che stavano avvenendo ha contribuito alla sua lenta decadenza.

Il principio di neutralità poteva andar bene soltanto finché in Europa l'equilibrio si basava sulla diplomazia di gabinetti.

Non avendo tenuto conto dei cambiamenti che implicavano i tempi nuovi, e anche per mancanza di mezzi, i patrizi avevano sottovalutato quanto potesse esser utile adottare una nuova politica strategica di riarmo.

Non vi era lo spirito giusto da parte dei patrizi veneziani: essi non sapevano come adattarsi e stare al passo con l'audacia ed il tattico realismo politico del Corso.

Da ciò ne conseguirà, quindi, un incontrarsi di forze duali, che sono l' Antico Regime da un lato e la nuova modernità dall' altro.

Queste due forze antitetiche si trovano ad esser separate dalle tempistiche, dalle logiche del potere, dai giochi e cambi di strategie del tempo.

Sebbene ciò, però, vi era comunque alla base un progetto di risanamento, una volontà di migliorarsi, volte a far sfumare leggermente questo disegno colorato da una decadenza fatale.

Abbiamo detto che la debolezza di Venezia sia stata in parte dettata da ciò che accadeva sulla scena internazionale, ma c'è anche un altro aspetto emblematico che mette in evidenza "l' impoverimento " veneziano.

La laguna si rivelava essere ricca e prospera di risorse fondiari, pertanto al suo interno vi erano attività di manifattura, artigianato, c'era una forte impronta culturale e tradizionale dettata anche dal fatto che i flussi di visitatori aumentavano, così come le costruzioni urbane e le opere infrastrutturali.

Tutto ciò colmava, seppur in parte, la flessione del commercio ed il suo trend negativo del periodo decadente.

Il voto del Gran Consiglio non solo aveva decretato la caduta del regime, ma mise fine all'integrità e all'indipendenza dello Stato, come temevano i veneziani che appunto scesero in piazza a manifestare.

A tal proposito, quest'ultimo fu ridotto a un comune, con il solo sostegno delle baionette francesi; un comune, inoltre, né più né meno importante di quelli che sorsero in Veneto tra aprile e maggio 1797.

La nuova assemblea, che Villetard aveva lui stesso istituito il 16 maggio, era apparsa sul palcoscenico come l'erede della Serenissima, l'animosità delle città di Terraferma contro l'antica capitale e la sua innata vocazione.

Poiché l'unità territoriale ereditata dalla Repubblica defunta era andata in frantumi, Venezia era ridiventata una città come le altre ed aveva cessato di essere uno stato.

Ma cosa era Venezia per il generale Corso ? Qual' era il valore che la laguna assumeva ai suoi occhi ?

Era semplicemente, in realtà, una moneta di scambio.

D'altronde, il cinico opportunismo napoleonico con cui Napoleone guardava al Regno Italico si manifestava in ogni passo lui compiesse.

Addirittura, il Bonaparte pensava ed era propenso a dare tutto il Veneto in cambio dell'isola di Corfù o il porto di Ancona, che per lui erano indispensabili punti nevralgici del commercio e dello spazio che si affacciava sul Mediterraneo orientale.

Portato da questo disegno, la cui vera posta in gioco era quella di far fronte all'Inghilterra nel dominio del Mediterraneo, il generale sacrificò, fin da Loeben, le speranze di sopravvivenza di Venezia.

Il Trattato di Campoformio dell' ottobre 1797, segnò uno spartiacque emblematico nella storia della Serenissima, dimostrando proprio le logiche di potere che si nascondevano dietro al calcolo napoleonico.

Bonaparte cedette tutto il Veneto, inclusa Venezia, alla Casa d'Asburgo, ponendo ufficialmente fine all'indipendenza di uno Stato *«che l'interesse vendette al dispotismo»* secondo quanto cita il poeta italiano Ugo Foscolo nel suo romanzo autobiografico, *Le Ultime Lettere di Jacopo Ortis*, scritto nel 1798.

Occupata alternativamente dai francesi e dagli austriaci, tra il 1797 e il 1866, data alla quale è collegata al Regno d'Italia, la città era divenuta ormai una città di lutto,

assumendo il ruolo di mero rifugio per gli esiliati volontari della nascente civiltà industriale.

Appare evidente che ciò che restava della bella Serenissima fosse soltanto un fascino che, col passar del tempo, stava diventando sempre più funebre.

Venezia stava uscendo dalla storia.

Ma i “ cugini “ d’ oltralpe sono stati dei veri ladri nel territorio lagunare, tanto da esser stati associati anche alla figura di veri e propri rapinatori di arte.

I francesi, fieri di arrivare in città, compievano vere e sistematiche spoliazioni delle nazioni vinte che venivano deliberatamente umiliate nel loro patrimonio artistico-devozionale, strappato ai luoghi di culto profanati, e negli oggetti portati via dalle collezioni private delle famiglie nobili dell’Antico Regime.

Ci si è molto soffermati sui trafugamenti di opere d’arte compiuti dai francesi durante e dopo la Campagna d’Italia.

Quanta ricchezza mobile fu asportata dal patrimonio artistico italiano ?

Questi trafugamenti di arte si trasformavano sempre più in guadagni, in fonti di ricchezza e prestigio per i nuovi dominanti nella Penisola Italica.

I protagonisti, naturalmente, erano in prima linea i Bonaparte, con tutte le loro truppe ed i loro uomini di fiducia.

Erano come un vero e proprio “ clan “, che ben presto si sarebbe trasformato anche in partito politico.

Partendo dal Ducato di Parma, infatti, l’ intera penisola italica ha regalato tutto il propellente di cui i francesi avessero bisogno.

Inoltre, la ricchezza che i veneziani avevano accumulato negli anni fu un vero e proprio dono per il generale Corso ed i suoi seguaci: servivano a sfamare la sua fame di vittoria e gloria.

Ne sono un celebre esempio i quattro cavalli di San Marco che furono trascinati a Parigi, e che segnano un simbolo spettacolare, con il conseguente prosciugamento della città e dei suoi domini caduti.

Sono stati anche questi quattro cavalli, paradossalmente, a cambiare il corso della storia. Testimoniano l’atteggiamento francese e la cattiveria con cui il Generale si approciava alla laguna, ed al Regno Italico in generale.

Vi è una svolta però per queste pratiche di trafugamento del patrimonio culturale ed artistico, e la data che apre la pista è proprio la Campagna d’Italia del 1796.

Infatti, Napoleone fin da subito comprese quale valore, in termini di prestigio e propaganda, potessero avere le arti e le scienze per un regime politico, in particolare un regime “illegittimo” in quanto rivoluzionario.

Conquiste artistiche andavano parallelamente con quelle militari.

Ad onor del vero, infatti, affinché vi fosse data una legittimazione a tutto ciò, il Corso mutò le clausole dei trattati, escogitando un sistema dove fossero inserite le opere d'arte, raffigurandole addirittura tra i contributi di guerra.

Per il popolo parigino ci furono delle date in particolare che aprirono le danze ; furono il 27 ed il 28 luglio del 1798, in quanto essi poterono così assistere, estasiati ed inorgoglitati, all'ingresso trionfante dei Monumenti di Scienze ed Arti.

Ricordiamo infatti il trafugamento anche di statue di gladiatori e simboli di guerra trasportati dalla Penisola Italica verso Parigi.

Molto spesso, queste vere e proprie “ sfilate “ di spoliazioni artistiche italiane erano dei cortei interminabili.

Per esempio, degno di nota è il corteo guidato dalle due statue colossali del Nilo e del Tevere, provenienti dal Vaticano.

Questa lunga processione era partita dal Jardin des Plantes, costeggiando la Senna fino al Champs de Mars e di qui, poi direttamente, al Louvre.

Il contenuto delle casse era indicato da grosse scritte all'esterno, e tra le statue greche e quelle romane sfilava un manifesto che sottolineava come i greci avessero ceduto questo patrimonio ai romani, e come i romani l'avessero a loro volta perduto.

Mentre per i quattro cavalli di bronzo di San Marco fu utilizzato un sistema di piattaforme e di rulli per trasportarli, senza esser neppure imballati.

Questi cavalli apparivano sotto scorta di giraffe, cammelli ed altri animali che sarebbero dovuti andare poi al parco zoologico.

Ma dove furono collocati precisamente ?

Furono inseriti su piedistalli di marmo alle estremità dei Giardini di Tuileries e poi, nel 1808, sull' Arc de Triomphe del Carroussel, accompagnati da un carro che simboleggiava il trionfo, insieme ovviamente ad altri accessori moderni.

Infine, agli Invalides, invece, fu messo il leone di bronzo di San Marco.

E così, i casi sopra citati del 1798, ed in aggiunta l'esilio dei Savoia dal Piemonte e la ricomparsa del regime napoleonico dopo Marengo, offrono l' occasione per la definitiva spoliazione della penisola, che fu ultimata nel 1801, con l'occupazione del Regno di Napoli e Granducato di Toscana, allora neutrale.

Questa enorme massa di opere viene affidata — per lo studio, il riordinamento e l'esposizione — alle geniali cure del barone Denon, che fin dal 1795 ha l'incarico di ordinatore del Louvre, che più coerentemente cambia nome nel 1803 in Musée Napoléon²⁹.

Colui che pianificava e calcolava il bottino guadagnato era il barone Denon.

Egli lavorava accanitamente per oltre un ventennio non solo in patria, ma anche come braccio destro dell'imperatore in sette campagne, incominciando da quella d'Egitto fino al 1814;

la raccolta del bottino, inoltre, andava di pari passo con lo sviluppo delle azioni militari.

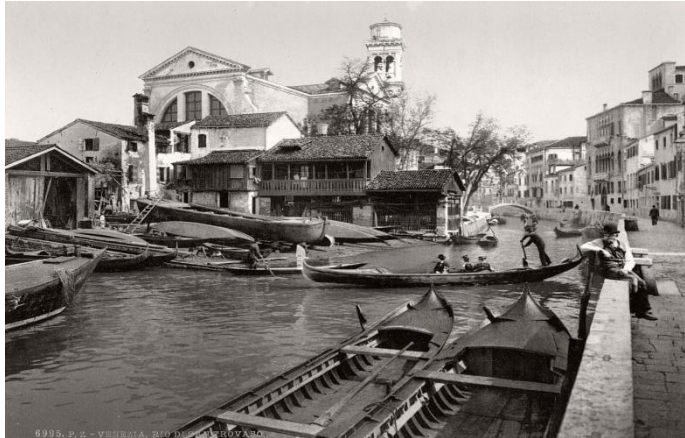
Fin dal 1800 aveva provveduto al decentramento delle collezioni nazionali con la costituzione di ventidue musei nelle città della provincia francese, a cui erano stati donati ben ottocentoquarantasei dipinti di elevata qualità, che poi hanno contribuito ad accrescere le numerose spoliazioni, cogliendone i frutti ai danni degli enti ecclesiastici e dei nobili emigrati.

A mio parere, dopo la lettura di tutti questi avvenimenti storici, penso che la Grande Serenissima dei secoli d'oro, dopo aver attraversato le peripezie del decadentismo, nell'epoca moderna stia ritrovando un vero e profondo rinascimento, spinto da una nuova vivacità artistica e culturale che guida la sua ascesa turistica mondiale, rivendicando ed annullando l'immobilismo dei suoi secoli bui.

²⁹ *Napoléon et Venise, 1796-1814*, Éditions de Fallois, Paris 2002



- **IL PORTO FRANCO DI VENEZIA**



Sia i francesi che gli austriaci hanno contribuito, alternandosi, allo sviluppo del porto della Venezia dei giorni nostri.

Certamente, sembra esser stata un' imposizione di un potere verticale di tipo dispotico, completamente estraneo alla sua tradizione repubblicana antecedente.

Ad iniziare l' esperimento del porto franco veneziano³⁰ furono i francesi nel 1806, con l'amministrazione napoleonica ; nel 1829, invece, arrivarono gli austriaci ad imporre (seppur con un minimo di dialogo !) il porto franco a tutta Venezia.

Dunque, salta subito all' occhio il ruolo strategico delle potenze straniere dominanti che, attraverso l' esperimento del porto franco, attuano le proprie strategie politiche e commerciali.

Inserendo Venezia nello scacchiere delle relazioni internazionali marittime, notiamo come la scelta di stabilire o meno il porto franco non sia un semplice processo di negoziazione tra il centro del potere (in questo caso Vienna o Parigi) e le componenti della città portuale stessa, bensì un gioco sapientemente utilizzato dalle potenze a turno per imporsi come attori delle relazioni mediterranee in dettaglio.

³⁰ Giulia Delogu, Giulio Farella – *Ridisegnare Venezia tra sviluppo portuale e protezione della laguna: una questione di lungo periodo*, *Mediterranea - ricerche storiche* – Anno XVII-Dicembre 2020

E di ciò ne è testimonianza la strategia napoleonica, usata in modo abilissimo, nel cercare di abolire i porti di Marsiglia ed Ancona, a favore del porto franco della Serenissima.

Nella prospettiva napoleonica, quindi, possiamo forse ipotizzare che il porto franco fosse effettivamente uno strumento commerciale ma con scopi principalmente politici e dettati da tattiche ben studiate.

Tuttavia, il caso di Venezia, che oscilla tra età napoleonica ed austriaca, può condurre il lettore ad una domanda più ampia sulla genesi istituzionale del porto franco stesso.

Quindi, l'istituzione del porto franco ci obbliga ad una domanda: si può essa intendere come una reminescenza "feudale" o una preveggenza di una modernità ?

Ed ancora: sono proprio le origini istituzionali del porto franco ad aver guidato lo sviluppo del porto di Venezia?

Dal canto francese, bisognava inserire il porto e l'Arsenale di Venezia in un disegno strategico generale della marina, nell'Adriatico e nel Mediterraneo (d' altronde, in quell' epoca storica, controllare il Mediterraneo voleva dire essere portatori di una vera e proprio identità globale !).

Le maestranze ingegneristiche incaricate da Napoleone insistevano costantemente sull'esigenza di " esser francesi " a tutti i costi, e che la ristrutturazione di Venezia in senso lato significava utilizzare e far risaltare, anche nei minimi dettagli, il genio e l' estro francese in modo da sembrare come se fosse una divisa da indossare con orgoglio.

Tra il 1805 e il 1807, gli ingegneri dei «Ponts», quelle figure professionali in cui tanto confidava Napoleone, progettaron dighe per aggredire le secche all'imbocco del porto e consentire il transito dei vascelli di qualunque dimensione, costruiti nell'Arsenale.

Il tutto impegnò le maestranze in ben 5 anni di lavori con notevole esborso di danaro.

Tutto questo fervore costruttivo e di rinnovamento cozzava con l' atteggiamento dei veneziani, quasi " mummificati " in un atteggiamento di immobilismo ed inerte passività.

Un immobilismo teso alla sopravvivenza, una volontà di non introdurre innovazioni per non mutar nulla, corrispondenti alla «religieuse neutralité» in cui s'era chiuso il governo oligarchico.

Per rinnovare porto e arsenale, come dicevano i francesi: « Il fallait sans doute des grands efforts du génie», ma a Venezia, per terrore dell'avvenire, il genio era stato represso.

Nella nuova veste che aveva assunto il Mediterraneo, grazie agli equilibri geopolitici che si andavano formando, esso veniva percorso, in ogni latitudine, da flotte di navi battenti bandiere inglesi, francesi e olandesi, Venezia aveva cominciato a contemplare la possibilità di rinnovare la propria marina che, grazie alla impavida neutralità, si barcamenava, indignando con questo atteggiamento gli ingegneri francesi.

Ciò non voleva dire cancellare completamente il desiderio di un qualche rinnovamento dettato anche dalla volontà di non soccombere alle più avvedute nazioni marittime d'Europa.

Ma la sopravvivenza non escludeva la consunzione;

la Repubblica si spense «senza lagrime, senza dignità, senza funerali», come descrive Ippolito Nievo ne “ Le Confessioni di un italiano “, 1860.

L’ Adriatico del Nord, tra il 1805 e il 1807, era diventato praticamente un mare francese.

Il porto della Serenissima si trasformava indossando una nuova veste, diventando luogo di costruzione ed armamento, soggiacendo ad una sola ed insindacabile condizione: essere opportunamente trasformato e plasmato seguendo gli sforzi del genio francese.

La posizione geostrategica della laguna veneziana nel suo spazio adriatico, e quindi in generale mediterraneo, fa in modo che essa possa esser descritta come un ecosistema complesso.

Complesso in quanto vi si trova, armonicamente, l’ interazione di mari e fiumi, associata alla sempre attiva presenza umana ed alle infrastrutture costruite nella successione storico-temporale.

Le tre “ bocche di porto “ (Lido, Malamocco e Chioggia) collegano le sue isole, le sue valli da pesca ed i suoi canali al mare Adriatico, con il quale vi è uno scambio di acqua e sedimenti durante i cicli di marea.

Le due caratteristiche principali della laguna veneziana sono la transitorietà e la labilità.

Ma perché ?

Grazie, infatti, all’ interagire di fiumi e mari, questo ambiente si trasforma in un tratto di mare (quando prevale l’azione di erosione del mare) o in una zona di terraferma (se vi è l’accentuarsi dell’ opera di interrimento dei fiumi).

Questo complesso ecosistema lagunare si caratterizza, però, per i fenomeni di antropizzazione e gli interventi umani che, nel corso dei secoli, ne hanno plasmato aspetto ed equilibrio idro- geografico.

Non è un caso, inoltre, che gli studiosi abbiano individuato in Venezia uno tra i primi luoghi che siano entrati nella cosiddetta “ età dell’ Antropocene “, un termine reso noto dal climatologo Paul Crutzen.

Questa terminologia sta ad indicare un periodo nel quale l’ umanità esercita un ‘ influenza dominante sull’ ambiente.

Il mar Mediterraneo, nella sua propaggine lagunare di Venezia, acquisisce il carattere di un mare che si manifesta come un gigante dalla forte capacità di integrazione del binomio uomo/ ambiente.

Come intuito da Massimo Costantini (ordinario di Storia economica presso l’Università "G. D’Annunzio" di Pescara. Studioso della storia commerciale veneziana), già all’ inizio dell’ Ottocento, proprio durante il dominio napoleonico, furono poste le prime basi per lo sviluppo graduale e contemporaneo della laguna, per la forma urbis che ha dato poi vita alla Venezia contemporanea.

Nella Venezia ottocentesca sotto dominio austriaco, notiamo già come l’ elemento cittadino sia in contrasto, ma allo stesso tempo influenzi, l’elemento portuale, con ciò intersecandosi ed interagendo armonicamente.

La negoziazione era necessaria tra le diverse componenti urbane e sociali. Pertanto, le dinamiche storiche ed ambientali hanno da sempre influenzato i processi sociali, politici e culturali dell’ area presa in analisi.

Nel caso di Venezia, vi è il dibattito su rigenerazione e riconfigurazione delle aree portuali globali, che verte principalmente sul riuso delle zone waterfront, cioè zone cittadine che affacciano sul mare, tradizionalmente utilizzate come dei “ magazzini “.

Venezia, così, si presentava come una città artificiale e mercantile.

A sottolineare il suo “ stato artificiale “ fu Defendente Sacchi, scrittore e giornalista del Risorgimento, il quale, in questo modo, spiegò l’ origine della forte incidenza antropica sulla città e sul porto.

D’altronde, fino al Settecento, l’ intervento umano era alla base delle “ rivoluzioni commerciali “, le quali avevano costruito l’ immagine di Venezia, regina dei traffici commerciali mediterranei.

Lo scalo veneziano, però, rientrava in un disegno strategico napoleonico che lo vedeva funzionale ed essenziale per le esigenze economiche del Regno italico, e per quelle militari dell’ Impero francese.

Perché, allora, creare una zona franca a Venezia ?

Nell'ottica napoleonica, Venezia, posta nella sua posizione angolare, serviva per allargare il controllo economico e politico, fino all'Atlantico.

Ciò che è evidente dai ragionamenti napoleonici è proprio la propensione verso i Caraibi, verso l'Atlantico.

Sebbene siano stati fallimentari, poiché non godevano di basi d'appoggio oltremare (ricordiamo la perdita di Haiti), i progetti napoleonici mostrano chiaramente come il porto franco, nelle relazioni internazionali, sia stato uno strumento per ricalibrare gli equilibri ed assetti politici ed economici.

Se è vero che le relazioni internazionali siano, da sempre, relazioni di potere tra potenze, il porto franco ha permesso di trovare "compromessi" per il funzionamento di rapporti che, prima di essere commerciali, erano umani.

Ovvero, si può indicare il porto franco come il luogo per l'umanizzazione dei rapporti commerciali tra i popoli.

Pertanto, Napoleone, non voleva istituire il porto franco come una mera riforma daziaria, ma il suo intento era soprattutto un'operazione di city – rebranding, atta a coinvolgere sia il piano formale ed istituzionale, per esempio con la messa in attività della Camera di Commercio, sia l'urbanistica, attraverso un processo di riconfigurazione degli spazi lagunari e l'aggiunta nel tessuto urbano di statue o simboli che esaltassero il Bonaparte nella migliore tradizione del culto della personalità politica.

Tra i dibattiti su Venezia e sul suo futuro, troviamo il confronto / contrasto con Trieste.

Di Trieste era esaltata soprattutto la sua capacità di attrarre stranieri, la sua posizione geografica che le permetteva di essere un crocevia tra popoli di frontiera, ed anche un po' l'innato ed insito comportamento dei triestini, sempre più interessati ad arricchirsi piuttosto che ad alienarsi la simpatia dei "visitatori".

Il commercio di Trieste non avveniva soltanto con il Levante, bensì si estendeva anche nelle Americhe. Certamente non le mancavano floridezza e prosperità. Venezia, invece, era partita da città d'emporio: manifattura, pesca, vetrerie ed attività commerciali interne spesso ostacolavano lo sviluppo "esterno" e la tendenza agli scambi commerciali. Il disegno napoleonico³¹, tuttavia, rimase incompleto, mai portato a

³¹ Giulia Delogu - *Venezia dopo Venezia: funzioni e immagini delle città porto tra età napoleonica e austriaca* – Edizioni Masetti Trieste 2019- A cura di Antonio Trampus

termine, in primis per il blocco continentale, e poi per la fine dell' Impero. Ma la ristrutturazione iniziata a Venezia in età napoleonica è stata un' anteprima di ciò che, con gli austriaci, continuerà e sarà portata avanti con continuità. Immaginiamo, quindi, un filo conduttore e temporale che collega le due fasi: quella francese prima, e quella austriaca dal 1815.

E' proprio nel 1815 che inizia la ricodificazione del " dopo Venezia ". Grazie alla capacità di negoziare del governo austriaco con le componenti cittadine veneziane, Francesco I appariva come il nuovo " restauratore " del commercio franco.

A tal punto, con la riproposizione ad opera austriaca del porto franco, si assiste ad un nuovo rinascimento veneziano, con nuovi stimoli commerciali, economici e sociali. Questo rinato porto franco si sviluppa su tutta l' opera di potenziamento strutturale, iniziato e strutturato nel periodo napoleonico, che rendeva le funzioni portuali veneziane non più d' emporio, ma di transito.

Venezia diventava, così, un porto di transito. Fu data più importanza alla logistica.

Trieste era colpevole di esser troppo vicina geograficamente a Venezia (e quindi in continua competizione), e di averne causato la decadenza. Ed è proprio la favorevole posizione geografica di Trieste che l' ha resa il centro delle relazioni tra Oriente ed Occidente.

Pertanto, i ruoli di Trieste e Venezia sono, quindi, completamente antitetici: la prima era il simbolo del progresso, la seconda, simbolo di dubbio e discussioni.

CAP. IV

NAPOLI, CAPITALE DEL MEDITERRANEO



- **LA DOMINAZIONE FRANCESE A NAPOLI**

La dominazione francese a Napoli si articola in due differenti stagioni, o meglio due fasi: il biennio giuseppino e la fase murattiana.

E sebbene il primo biennio fosse esclusivamente francese, cioè quasi tutti i ministri di Giuseppe erano transalpini ;

al tempo di Murat, era davvero sentito l' elemento italiano e meridionale, ed infatti questo crebbe di numero e di forza.

Egli capì il modo giusto di interagire con i partenopei, toccando i tasti giusti del dialogo e dell' empatia.

Riuscì, quindi, a conquistarsi il consenso della popolazione napoletana, ovvero porre ai vertici amministrativi e giurisdizionali personalità intellettuali che avevano ricevuto la loro educazione giuridica ed economica alla scuola dei mirabili pensatori che nel Settecento avevano fatto di Napoli il maggior centro, insieme a Milano, dell'Illuminismo italiano.

Ricordiamo, infatti, che in seguito alla dinastia Borbonica, Napoli divenne un grande polo di attrazione mediterranea, basti pensare che nella seconda metà del Settecento le persone non migravano da Napoli verso Milano, bensì da Milano verso Napoli.

Ed è proprio ciò ad incrinare i rapporti con Napoleone: l'insoddisfazione dell'Empereur a fronte del *modus operandi* del cognato;

Murat³² voleva farsi voler bene dalla popolazione, secondo l'austero e presuntuoso giudizio di Napoleone che, invece, cercava in ogni modo di compromettere il rapporto murattiano con il popolo partenopeo.

Dalle descrizioni che si evincono nei testi storici e letterari circa Murat, definito sovente come il sovrano "napoletano", quasi come fosse un compatriota per i partenopei, egli appariva davvero un sovrano che era diviso tra l'attaccamento alla Francia nativa e all'Imperatore, e la suggestione che su di lui operava quella vivace e calda intellettualità napoletana.

Fu proprio il calore dei napoletani ed il loro spirito aperto ed accogliente a donargli continui stimoli per far sì che la metropoli partenopea brillasse sulla scena mediterranea. Egli stimava sinceramente i suoi sudditi, e ciò si percepiva dalle azioni che, con umiltà e solidarietà compieva nei loro confronti.

Senza dubbio si trattava di una bella personalità dal punto di vista umano, e poi storico. E proprio perché intendeva tutelare le specificità della «orientale» comunità partenopea si batté perché l'alterità del Regno venisse salvaguardata, in lettere che lui inviava a Napoleone, egli gli rimproverava di non conoscere a fondo il territorio partenopeo, e soprattutto, di non cogliere il carattere e la personalità dei suoi abitanti.

Per Murat, il carattere napoletano era in qualche modo collegato all'Oriente, e ciò gli conferiva dinamismo e capacità di adattamento a trattare anche questioni commerciali con l'Oriente.

Napoleone, secondo Murat, aveva una pessima opinione dei napoletani, privilegiando i parigini e volendo che Napoli si avvicinasse al carattere della capitale francese.

Tuttavia, bisogna riconoscere che ciò che andava bene a Parigi, non era detto che potesse produrre i medesimi effetti benefici anche a Napoli.

In questo Murat si dimostrò davvero il re dei napoletani, perché riconosceva le virtù, ma anche le debolezze di Napoli, partendo dai pregiudizi che da sempre ne macchiavano la sua splendida immagine di città-porto, o meglio dire, di capitale mediterranea.

³² F. BARRA, *Il Decennio francese nel Regno di Napoli, I*, Plectica, Salerno, 2007, p. 11.

Il decennio francese, quindi, appare legato alla figura di Napoleone e alla sua generosità nei confronti dei familiari, in quanto una volta conquistato il Regno di Napoli, egli mise a regnare sullo stesso, inizialmente il fratello Giuseppe Bonaparte ed in un secondo momento il cognato Gioacchino Murat, di origini non nobili e suo generale di tante battaglie, che aveva sposato sua sorella Carolina.

Il fratello Giuseppe³³ regnò per soli due anni in quanto dovette poi, per decisione di Napoleone, lasciare lo stesso a salire sul trono di Spagna.

Ed allora, al suo posto, Napoleone inviò a Napoli Gioacchino Murat, marito di sua sorella minore Carolina che invece regnò per altri otto anni.

Il decennio francese è indissolubilmente legato alle sorti di Napoleone ed ai suoi successi.

Il suo declino e la sua fine infatti coincise anche con quello del Regno francese a Napoli.

Ma chi era Gioacchino Murat?

Le sue origini erano borghesi, egli fu un eccellente generale e un grande accompagnatore e braccio destro di Napoleone, tanto è vero che alla fine aveva deciso di sposarne la sorella.

La sua carriera, grazie alle sue innate e spiccate doti, ed al suo carisma, fu rapida e brillante.

Iniziando con l'essere un semplice militare dell'esercito francese, arrivò subito alla reggenza della città di Napoli, e qui vi regnò per ben otto anni.

Fu nominato in primis brigadiere e poi maresciallo, fu promosso capitano ed infine colonnello durante la campagna d'Italia.

Ed infatti, durante la campagna d'Italia di Napoleone, egli divenne il suo aiutante di campo, e da qui non se ne separò mai.

Attore partecipe ed attivo durante famoso colpo di stato che a Parigi abbatte il Direttorio e nomina Napoleone Primo Console, comandando le truppe che scacciarono dalla sala il Consiglio dei cinquecento.

Ottenne in cambio il comando dalla Guardia Consolare ed, in seguito, sposò Carolina Bonaparte, che appunto era la moglie del suo "adorato" Generale.

³³ J. RAMBAUD, *Naples sous Joseph Bonaparte (1806-1808)*, Plon-Nourrit et Cie, Imprimeurs-Éditeurs, Paris, 1911.

Napoleone apprezzava molto il suo coraggio e la sua abilità, lo stimava come figura umana e professionale, e Murat non lasciò mai Napoleone da solo a combattere.

Aveva delle spiccate ed innate doti nel manovrare e dirigere la cavalleria durante una carica, riuscendo a calcolare in un lampo ogni cosa o errore di manovra che poteva favorire la sua azione, sfruttando ogni minimo errore dell' avversario.

Uomo ambizioso e vanitoso, i suoi uomini di fiducia lo chiamavano l' Apollo della guerra, egli ripagò questa fama nella famosa battaglia di Moscovia, quando già re di Napoli, mostrò quanto il suo coraggio non si ponesse alcun limite.

Pertanto, ricostruendo le figure da lui ricoperte negli anni in oggetto, possiamo certamente affermare che egli fu: maresciallo di Francia, governatore di Parigi, grande ammiraglio, Granduca di Berg, Luogotenente imperiale di Spagna ed infine re di Napoli.

Ritornando al colpo di stato di Napoleone in Francia, egli abbattè il Direttorio e si autonominò Primo Console.

Cosa successe a quel punto ?

A quel punto, tutti i paesi europei temendo l'ascesa di Napoleone e la forza del suo esercito, tentarono di trovare accordi pacifici con lui.

Il Regno di Napoli, avendo paura di una rapida invasione dell' esercito francese, tentò subito di trovare un accordo di neutralità con la Francia, ed infatti vi è la stipula di un trattato a Firenze per ribadire la sua posizione neutrale.

Con questo trattato, si poneva fine alla guerra tra la Francia ed il Regno di Napoli.

Con questo trattato, Napoleone rinunciava ad invadere ed occupare il Regno di Napoli in cambio di una forte somma da sborsare come indennità di guerra, la perdita dei presidi in Toscana a favore della Francia, la chiusura dei porti del Regno agli inglesi e ai turchi (in guerra ancora contro i francesi) e la perdita del controllo dei porti pugliesi che da quel momento in poi andavano ad essere presidiati dai francesi.

Le condizioni di pace inoltre imponevano la cessazione delle persecuzioni contro i patrioti della repubblica napoletana, il ritorno degli esiliati e la concessioni di un' amnistia di quanti ancora erano in attesa di giudizio.

Ferdinando firmava inoltre un atto di neutralità nella guerra che Turchi, Russi, Austriaci ed Inglesi si apprestavano a fare nei confronti della Francia.

Nel frattempo, la regina Maria Carolina, accecata dal desiderio di vendetta nei confronti dei francesi responsabili della morte tramite ghigliottina della sorella Marina Antonietta, il 10 settembre 1805, venendo meno al patto del marito con Napoleone concludeva

insieme al suo ministro e amante Giovanni Acton un' alleanza con Inghilterra e Russia per poter combattere l' esercito francese in Italia.

La regina, affermando che non aveva nessuna intenzione di rispettare i patti concordati con la Francia (in quanto estorti con minacce) e pensando alla imminente vendetta, sollecitò l' invio di truppe inglesi e russe per difendersi da quello che oramai era un inevitabile attacco francese.

Un centinaio di imbarcazioni con circa ventimila uomini condotti a bordo, tra cui raffiguravano russi ed inglesi che si erano aggiunti ai quarantamila napoletani che erano pronti a marciare finalmente contro il temuto esercito francese che arrivava nel meridione.

Queste forze non ebbero nemmeno il tempo di mettersi in marcia perché nel frattempo ad Austerlitz, nella famosa battaglia dei tre imperatori, Napoleone sbaragliò l' esercito dei coalizzati nemici, imponendo le nuove condizioni di pace dettate da lui stesso.

Durante le trattative non volle neppure sentir parlare dei Borbone e continuava a ribadire che la dinastia dei Borbone stesse cessando di regnare e fosse alla sua decadenza.

Il 3 Gennaio 1806, il fratello di Napoleone, Giuseppe Bonaparte, si metteva in marcia per occupare il Regno di Napoli ed il 23 dello stesso mese Ferdinando partiva in fuga verso la Sicilia (dove vi rimase in esilio per lunghi dieci anni) lasciando la reggenza del Regno al figlio Francesco.

Il 14 Febbraio, dopo aver concluso varie negoziazioni e trattative con i reggenti, Bonaparte e le truppe francesi, metodicamente ed in maniera disciplinata, prendevano possesso della città, il tutto, attorniato dalla totale indifferenza della popolazione, che non batteva ciglio, né mostrava alcuna emozione.

Intanto, Giuseppe Bonaparte, seguendo quindi l' ordine logico e di successione familiare che Napoleone aveva previsto per dominare la città partenopea, il giorno 30 Marzo del 1806 diventava il nuovo re di Napoli.

Malgrado Giuseppe Bonaparte avesse regnato su Napoli per soltanto due anni, comunque cercò prevalentemente di avviare una serie di riforme, e principalmente nel campo amministrativo civile, in quello delle imposte, ed in quello della giustizia.

In città, in campo edilizio, decise di avviare la costruzione di una strada che potesse meglio collegare il centro della città con la reggia di Capodimonte in modo da evitare il lungo giro attraverso il quartiere della Sanità.

La strada, che in seguito fu completata da Murat, prese il nome di "Corso Napoleone".

E' grazie a lui che fu fondato anche l' attuale Orto Botanico di Napoli (allora chiamato "Real giardino delle piante ").

Intanto Napoleone continuava le sue conquiste in Europa e dopo aver conquistato la Spagna allontanando i suoi reali, decise di chiamare al trono di Spagna proprio suo fratello Giuseppe, e fu allora che Gioacchino Murat, suo cognato e marito di sua sorella, fu inviato a Napoli.

Accolto calorosamente e vivacemente dai cittadini napoletani, che mostravano tutta la loro tipica curiosità e predisposizione verso "il nuovo arrivato ", egli subito si fece riconoscere nella sua unicità.

Aveva un carattere spiccatamente teatrale, quasi come a riprendere quella teatralità napoletana che rappresentava Napoli nella sua veste "comico/ drammatica ".

La sua entrata nella città fu davvero trionfale: era splendidamente vestito di una sfolgorante uniforme da vero generale francese.

La sua bellezza, illuminata da un sorriso cordiale accompagnato da un comportamento fiero ma disinvolto gli valse subito la simpatia del popolo che venuti a conoscenza delle sue avventure e della sua meritata rapida carriera, l'applaudì festosamente e con molto calore.

Egli piacque subito ai napoletani che si vedevano in quell' estroso ed estroverso personaggio, molto simile a loro.

Li coinvolgeva in tutto, tenendo molto in considerazione l'opinione pubblica, le controversie e l' importanza del dialogo, e questo per loro era fondamentale.

D'altronde, da buon popolo di mare, i partenopei erano attirati da chi si mostrasse propenso e dedito a capirli, con rispetto e cortesia.

(Questo è anche uno dei motivi per i quali i rapporti che analizzeremo in seguito tra inglesi e napoletani inizialmente furono ottimi: i napoletani amavano essere " adescati " dalle belle apparenze, dalla forma e dal bel vestito !).

Per Murat, agire per il popolo e per il suo bene era essenziale, ed è per tale motivo che riscontriamo questa sua benevolenza e questo suo altruismo nei suoi primi atti di governo, i quali furono clementi e benevoli.

Tra questi ricordiamo, infatti, il perdono accordato ai disertori, il sussidio ai militari in ritiro per inabilità o ferite ed il soccorso alle vedove e agli orfani dei caduti in guerra.

Da buon militare subito aveva provveduto alla riorganizzazione e ristrutturazione dell' esercito, con il quale, appena quaranta giorni dopo il suo arrivo riconquistò l' isola di Capri fino ad allora in mano agli inglesi.

Impegnato sempre in problemi che affliggessero o coinvolgessero in qualche modo le popolazioni mediterranee, in primis per una sua personale vocazione ed attitudine, ed in secundis per accrescere la sua influenza ed il suo ascendente nei confronti delle persone che gli sottostavano, egli non poteva tollerare il nemico a così breve distanza dalla capitale e la stessa cosa fece con il brigantaggio che affliggeva la Calabria ed entro due anni provvide, a volte anche con mezzi duri e crudeli, a debellare il fenomeno.

Provvide a portare a termine le riforme iniziate da Giuseppe Bonaparte e sotto il suo Regno la macchina burocratica statale divenne più moderna e democratica snellendosi notevolmente.

I licei divennero centri di cultura e si cercò di creare un sistema di educazione comune a tutti.

La biblioteca venne ingrandita, si creò una facoltà di agraria e si allargarono i mezzi alle università e soprattutto furono abolite le prestazioni dei contadini a favore dei feudatari e tolto il divieto di utilizzare le acque dei fiumi per l'irrigazione delle terre ed il funzionamento dei mulini.

Si adoperò anche nel campo delle opere pubbliche.

Fece costruire il colonnato di Piazza Plebiscito ed il vicino slargo per mettere in comunicazione la Piazza con Via Chiaia, che in onore della moglie fece chiamare Largo Carolina. Quando Ferdinando IV rientrò a Napoli pensò bene di sfruttare l'opera del suo predecessore e volle che nel centro del portico sorgesse la chiesa che aveva promesso in voto se avesse riavuto il trono.

Ciò condusse alla nascita della Chiesa San Francesco di Paola.

Oltre a ciò, si occupò di ristrutturare l'urbanistica, ordinando la costruzione di una rapida e veloce strada che fosse in grado di collegare il Museo con Capodimonte.

Questa strada, oggi, è l'attuale via Santa Teresa, ciò fu possibile grazie alla creazione di un ponte dalla Sanità (storico quartiere di Napoli).

Murat, continuò quindi i lavori iniziati nel biennio di Giuseppe, quelli per la costruzione dell' Osservatorio Astronomico di Capodimonte (che fu portato a termine poi dai Borbone) e dell' Orto Botanico.

Erano intanto sorte anche due nuove strade: quella di Foria e Bagnoli e di Posillipo.

Nel 1812, donando il suo Regno alla moglie, decise di partire e di raggiungere il suo Generale Corso, il quale si apprestava alla campagna di Russia.

I rapporti tra i due non erano più cordiali come in passato, in quanto Napoleone aveva mal gradito una certa tendenza autonomistica di Murat e dato credito ad alcune voci

sempre più consistenti che raccontavano l' intenzione di Murat di estendere la sua autorità su tutta Italia.

Napoleone pur dispensando regni ai propri familiari ne pretendeva comunque sempre il controllo e già più volte Murat, entrando in contrasto con Napoleone, aveva ignorato le sue direttive.

Erano nel corso degli anni subentrate una serie divergenti di opinioni, come l' invasione della Sicilia che lui voleva ma che il potente cognato invece non gli consentì.

Murat, in aperto contrasto e incurante del veto di suo cognato Napoleone, nel settembre del 1810, tentò di conquistare la Sicilia ma fu immediatamente bloccato dagli inglesi. Comunque, nonostante tutto questo, Murat, fino a quando quella disastrosa campagna non ebbe termine, fece tutto il suo dovere e fu sempre rispettoso e fedelmente alleato, nonché supremo generale di Napoleone, ed impareggiabile ed eroico condottiero come si rilevava in seguito alla sanguinosa battaglia di Moscovia.

Il destino dell' Imperatore, a mano a mano, stava per compiersi e dopo la sconfitta di Lipsia del 1813, Napoleone fu depresso ed arrestato.

In seguito alle decisioni prese al Congresso di Vienna, il regno delle due Sicilie fu restituito ai Borbone e quindi Murat fu costretto a fuggire da Napoli per rifugiarsi dapprima a Ischia, poi in Francia a Tolone ed infine in Corsica.

La regina Carolina, con i quattro figli, trovò asilo sopra una nave della flotta inglese comparsa nel golfo di Napoli per poi stabilirsi in Austria (su autorizzazione dell' Imperatrice d' Austria) con il nome di Contessa di Lipona (anagramma di Napoli). Murat, tuttavia, senza ascoltare chi tentava di dissuaderlo dall' assurda ambizione di riconquistare il suo regno, progettò a questo punto un folle ed infelice tentativo di ritorno a Napoli per la riconquista del regno.

Salpò dalla Corsica con sei barche e circa trecento uomini, convinto che molti al suo arrivo si sarebbero poi uniti a loro e raggiunge la costa calabra.

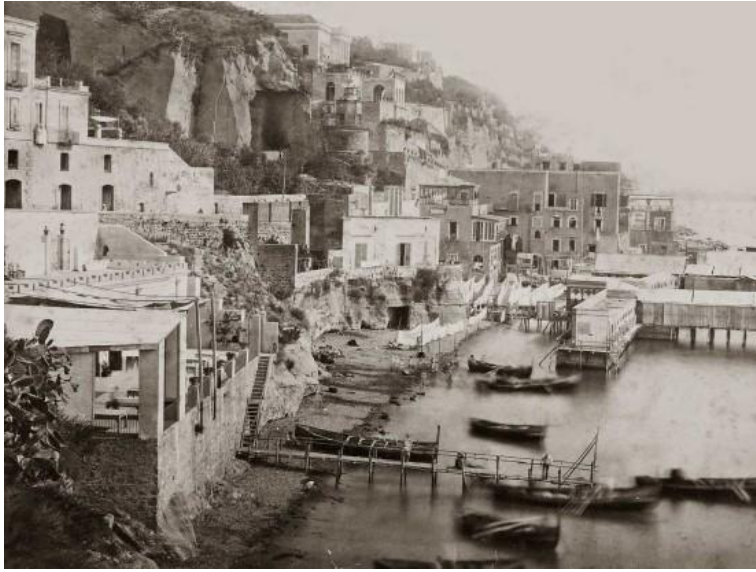
Buona parte della flotta si disperse durante il viaggio ma egli ostinatamente continuò la sua impresa e una volta sbarcato a Pizzo Calabro, cercò contatti, amici e uomini da arruolare. Ma la gente fuggiva spaventata al suo arrivo, temendo la vendetta borbonica.

Una volta capita l' indifferenza delle popolazioni, tentò di tornare alle barche per fuggire ma scoprì che le stesse erano state salpate lasciandolo solo sul litorale.

La sua presenza fu segnalata, ed egli una volta individuato fu catturato, processato per direttissima e quindi fucilato.

Morì con dignità rifiutando la benda sugli occhi e comandato il suo plotone di esecuzione avendo tra le mani i ritratti della moglie e dei figli.

- **POLITICA E RELAZIONI COMMERCIALI**



Spinta dalla curiosità, dettata dalle mie origini e dai miei interessi per questo tipo di legame, con questo mio lavoro di ricerca ho cercato di analizzare in dettaglio i rapporti che intercorrevano tra il Regno delle Due Sicilie e le potenze che dominavano la scena mediterranea (principalmente francesi ed inglesi).

Se è vero che i francesi siano i nostri “cugini d’ Oltralpe “, mi sono posta vari interrogativi circa il loro modo di condurre la politica e le relazioni commerciali con parte del territorio che ho deciso di prendere in considerazione: intendo Napoli e la Sicilia.

Entriamo, così, nel vivo, nel corpus del mar Mediterraneo.

Il Regno delle due Sicilie è da sempre favorito dalla sua posizione geografica, proprio al centro del grande mosaico mediterraneo ; questa posizione ha permesso alla penisola italiana di diventare un po' “ il corridoio “ internazionale per eccellenza, e soprattutto per le migrazioni che la riguardano.

Il mar Mediterraneo, ed in dettaglio, il Regno delle Due Sicilie, pertanto rappresenta il punto di incrocio di svariate culture, che da Nord e da Sud, s’incontrano, a volte mostrando cordialità e calore verso il prossimo, e talvolta, mostrandosi ostili e scettiche, oserei dire “ sulla linea difensiva “, proprio perché abituate alla folla di gente che le incontra da sempre.

Non sempre i rapporti tra il Regno delle Due Sicilie e la Francia sono stati pacifici, anzi, molto spesso sono stati turbolenti, infatti, nel XVIII secolo, la Francia aveva un rapporto intenso e travagliato con il Regno delle Due Sicilie.

Cosa si deve intendere per politica commerciale ?

Cercando di formare una definizione, partendo dalle mie conoscenze e poi dalle letture storiche che ho analizzato, si potrebbe intendere come l'organizzazione delle vendite in vista di precisi obiettivi, e si riflette su tutte le singole azioni commerciali e sui prodotti stessi.

Tuttavia, ognuno aveva un proprio modo di relazionarsi nel commercio, in base alla cultura, alla propria economia ed alla propria attitudine.

Francesi ed inglesi differivano proprio sulla maniera d'intendere la politica commerciale.

Mentre gli inglesi badavano maggiormente agli orientamenti, quindi le esigenze del mercato, i francesi, invece, fabbricavano i prodotti ma li imponevano al mercato.

L'imposizione francese di questi prodotti derivava probabilmente proprio dal fatto che, sovente, i francesi erano più preoccupati di non perdere la supremazia identitaria e la presunzione che li contraddistingueva, piuttosto che "aggraziarsi" i clienti del mercato.

Confrontando il commercio della Francia con quello anglo-napoletano, in una fase storica in cui la rivalità tra Francia e Inghilterra era ai massimi livelli, si riscontrano due aspetti assolutamente innovativi, che rivoluzionano il commercio internazionale.

Il primo consiste nell'importanza di dare ai prodotti "un air³⁴ de nouveuté".

E gli inglesi, erano proprio esperti nell'"offuscare" gli occhi di chi incontravano.

Si comportavano da bravi psicologi, oltre che da esperti mercanti, sapevano cogliere esigenze espresse e inespresse dei loro clienti e, nel caso dei napoletani, li conquistavano con il fascino della novità e prezzi allettanti.

Se, infatti, la qualità veniva ogni tanto trascurata i napoletani non se ne curavano, adescati dall'apparenza, dall'immagine e dalla forma (o meglio dire: dal formalismo inglese).

Dall'altro lato, vi erano i francesi, che con il loro scontroso modo di approcciarsi, mostravano scarsa capacità di adattarsi all'esigenza psicologica del mercato italiano e di

³⁴ P. Napoli "Vicende della coltura nelle Due Sicilie, dalla venuta delle colonie straniere fino ai nostri giorni", tomo VIII, Vincenzo Orsini, Napoli, 1811, p. 115.

quello meridionale in particolare, i quali ciò che chiedevano era semplicemente avere dei prodotti di media qualità, ma quantomeno di buona apparenza.

Ciò che contava per loro era l'appretto dei tessuti, non tanto la loro resistenza.

Ma quale era la chiave del successo per l'Impero di mare ?

Parliamo della cosiddetta " diversificazione della produzione": la chiave del successo inglese nei traffici internazionali del Settecento, per l'appunto, fu l'abilità (ed aggiungerei la furbizia) di saper sfruttare le opportunità offerte dai suoi vasti domini coloniali e trasformarle in elementi di attivazione e incentivazione del commercio sia interno che esterno.

La logica del prodotto ed il marketing dello stesso erano emblematiche.

Nel commercio francese, nel regno delle Sicilie, quindi, non sono i prodotti in sé che non vanno bene, bensì i prodotti rispetto a come i meridionali li vorrebbero.

Le relazioni commerciali sono relazioni umane, da qui si deduce che ogni popolo debba trovare la giusta "chiave di volta " per conquistare, seppur con la giusta e sana furbizia concorrenziale richiesta dal mercato, la fiducia e l'apprezzamento del cliente.

Il problema nelle relazioni commerciali, pertanto, è di natura strutturale, parte dalla base e dall'impostazione a-priori che si riversa poi su ogni singolo articolo.

C'è da dire, però, che gli inglesi siano stati avvantaggiati da una serie di condizioni favorevoli: innanzi tutto diritti di entrata delle loro merci nelle Sicilie molto più bassi rispetto ai francesi;

in secondo luogo, l'esonero dal pagamento dei diritti di uscita dall'Inghilterra; è da sottolineare, anche, la favorevole e comoda posizione delle loro fabbriche con conseguente agevolazione dei trasporti, e altre ancora.

Gli anni del commercio partenopeo nel mediterraneo sono inaugurati, però, con l'avvento della dinastia borbonica, nel 1734.

Con Carlo di Borbone che si insediò a Napoli, il commercio delle Due Sicilie con la Francia necessitava decisamente di essere rinverdito.

La tensione nei rapporti franco-austriaci aveva influito negativamente sugli scambi del regno con la Francia.

E gl'inglesi, come al solito, ne avevano approfittato, cogliendo l'occasione per organizzare basi commerciali nel Mediterraneo.

All'arrivo del Borbone a Napoli, i rapporti franco-napoletani erano ridotti a ben poca cosa.

La presenza del Borbone sul trono napoletano faceva ora sperare, e a ragione, che questi favorisse i rapporti con la Spagna e con la Francia.

Effettivamente le cose andarono così, ma non grazie alle varie iniziative diplomatiche, editti e proclami emanati allo scopo di riprendere le relazioni commerciali con la Francia.

Anche, sicuramente, ma non solo.

Ma la ragione essenziale si fonda nel loro completarsi a vicenda.

Mi spiego: i due regni, quello meridionale e quello francese, avevano bisogno l'uno dell'altro, essi erano legati ed accomunati da stessi interessi, da stesse prospettive e vedute; si completavano.

A cosa erano interessati i francesi ?

Basti pensare alle esigenze delle saponerie di Marsiglia !

Il regno delle Due Sicilie aveva più seta, più lana, più olio, più grano di quanto i mercati, attraverso gli inglesi e i genovesi, potessero assorbire.

Le industrie francesi aumentavano la loro produzione e quindi avevano bisogno di nuovi mercati di sbocco.

Contemporaneamente le fabbriche della Provenza e della Linguadoca e le seterie lionesi avevano bisogno di più lana e di più seta di quanta potessero procurarsene, a prezzi meno cari e più ragionevoli, su altri mercati che non quelli napoletani.

Alle fabbriche di sapone di Marsiglia, per esempio, occorrevo olio e cenere di soda per sostenere il ritmo crescente della produzione.

Per tutte queste ragioni era naturale che i due regni si attraessero.

Perché, dunque, si voleva così tenacemente stipulare un trattato e perché era così difficile da raggiungere?

Per un motivo molto semplice: i francesi, da buoni vecchi clienti nonché acquirenti, volevano un trattamento almeno uguale a quello ricevuto dai rivali, inglesi e genovesi.

Questo in termini pratici si traduceva in: parità di pagamento di dazi per i prodotti, parità di trattamento da parte degli agenti doganali.

Ma non era facile per i Napoletani comunicare, così d'un colpo, agli inglesi e ai genovesi, che acquistavano una gran quantità di prodotti, che non sarebbero più stati i privilegiati e che al loro posto ci sarebbe stato adesso qualcun altro.

Come anticipato in precedenza, però, francesi e napoletani avevano un loro modo particolare di intendersi, e riuscivano sempre a trovare dei buoni compromessi (seppur, non sempre, nel modo più corretto).

Dunque, gli interessi reciproci franco-napoletani erano così forti che, con o senza trattato, gli scambi si svolsero e anzi ripresero vigore proprio mentre le trattative a tavolino giungevano sempre al solito punto morto.

Per i francesi i diritti da pagare per commerciare con Napoli erano più forti di quelli pagati da inglesi e genovesi.

E nonostante ciò c'era ancora convenienza.

Vi è un passaggio da ciò che è giusto fare a ciò che è silenziosamente cresciuto negli anni napoleonici.

Francesi e napoletani, iniziavano a “legittimare” la pratica del contrabbando.

Principalmente anche perché i privilegi dei concorrenti inglesi non contavano più nulla, ed il contrabbando divenne l'elemento risolutore.

Fu proprio in virtù di esso che i privilegi inglesi e genovesi persero consistenza e che le relazioni franco-napoletane si intensificarono.

Con la ripresa del commercio francese sul mercato napoletano e mediterraneo, la bilancia commerciale era in ripresa, dopo una fase di crisi che durava dalla fine del secolo XVII.

Ma, a partire dagli anni 1754-55, la bilancia commerciale si mostrava favorevole a Napoli e lo resterà infatti fino al 1815, eccezion fatta per gli anni 1811-13.

Nel 1754-55, quando inizia una fase "larvée" della guerra dei Sette anni.

A causa della guerra le comparse di navi francesi nel regno di Napoli si fecero più rare, e la marina mercantile napoletana ne approfittò per fare più frequenti comparse nei porti francesi, gestendo così direttamente i traffici con la Francia.

Ma perché i francesi, dopo la guerra, non ripresero la loro posizione di predominio?

Alla base ci sono svariate motivazioni.

In primo luogo la concorrenza inglese aveva avuto modo di fortificarsi durante l'assenza dei francesi.

In secondo luogo bisogna dire che, sotto l'impulso del re Carlo di Borbone, sorsero nel regno delle Due Sicilie alcune attività manifatturiere.

Gl'inglesi, avendo campo libero, si affermarono definitivamente nel regno meridionale, ed il settore che li vide protagonisti e partecipi fu quello delle drapperie, guarda caso, proprio quel settore dove i francesi avevano fallito la loro politica commerciale.

Pertanto, gli italiani, pur riconoscendo la superiorità dei drappi francesi, accordarono la preferenza a quelli inglesi.

Per quanto riguarda i prodotti coloniali invece (zucchero, caffè, pepe, spezie) alcune fette di mercato italiane e napoletane furono sottratte alla Francia dagli olandesi.

Riguardo alla seconda causa della decadenza del commercio francese e del suo perpetuarsi nella seconda metà del secolo, questa si riallaccia all'opera di rinnovamento economico e industriale promossa da Carlo III.

Egli fece chiamare operai dalla Francia, da Venezia, da Firenze.

Purtroppo proprio quando il processo di ripresa napoletano era avviato, gl'inglesi, comprendendo gli svantaggi che ne sarebbero derivati per il loro commercio, ingaggiarono una battaglia sul piano dei prezzi che stroncò non solo l'attività napoletana ma anche quella francese.

A queste due ragioni, è da aggiungersi una terza, di tendenza più generica e riguarda il carattere delle importazioni che riguardavano il Regno di Napoli.

In realtà, le importazioni napoletane erano a carattere rigido, cioè riguardavano prodotti come lo zucchero, il caffè, la seta.

Il che significa che, a meno di improvvisi e consistenti aumenti di popolazione o di miglioramento delle condizioni di vita degli abitanti, i suddetti acquisti si attestavano bene o male sugli stessi livelli quantitativi.

Un discorso diametralmente diverso va fatto per la Francia, dove l'aumento delle importazioni dal regno napoletano che si verificò a partire dalla seconda metà del secolo, era indice di sviluppo delle sue industrie perché i prodotti importati erano materie prime come l'olio, la seta, la lana, oppure generi di prima necessità come il grano.

La decadenza del commercio francese nel regno delle Due Sicilie nella seconda metà del Settecento ci è confermata dall'andamento del movimento delle navi francesi nei suoi porti.

Mentre la marina mercantile francese perdeva terreno, quella napoletana cominciava realmente a svolgere un ruolo attivo, in barba a genovesi, inglesi, olandesi.

A partire orientativamente dalla metà del secolo, la marina napoletana riacquista forza e incisività, specie se paragonata alla marina provenzale che allora vacillava.

L'inizio della guerra di successione austriaca diede vantaggio ai napoletani, i quali, approfittando della neutralità della loro bandiera, gestirono attivamente il trasporto dei carichi provenienti dalla Francia o ad essa destinati.

Addirittura essi si inserivano nelle relazioni tra la Francia e il Levante.

Naturalmente al termine della guerra, i francesi tentarono di recuperare i loro vantaggi, ma senza successo, anche perché un'altra guerra, quella dei Sette anni, sopravvenne ad aggravare le loro posizioni.

Pertanto, al termine di quest'ultima guerra, il numero delle navi francesi che toccavano i porti del regno meridionale, rimase pressoché uguale a prima della guerra, mentre le spedizioni da Napoli, come si è visto, aumentavano.

Non resta che ribadire quanto osservato prima: i napoletani nella seconda metà del secolo non furono più oggetto bensì soggetto delle relazioni commerciali con la Francia. Ultimo aspetto era rappresentato dal contrabbando.

Abbiamo dimostrato come questo fosse l'elemento chiave grazie al quale i traffici franco-napoletani si moltiplicarono, nonostante i trattati ufficiali, come si è detto, attribuissero privilegi e monopoli a inglesi e genovesi.

I primi tempi del regno del Borbone furono segnati da una prevalenza del contrabbando francese, anche se proprio in quegli anni si cominciava ad avere un contrabbando esercitato dai napoletani, alla loro maniera.

Fino a quando erano i francesi a condurre il gioco, erano sempre loro i contrabbandieri per eccellenza, ma poi i ruoli si sono invertiti.

Così, scambiandosi le parti, francesi e napoletani, si dovettero necessariamente scambiare anche il commercio sotterraneo.

Così, mentre i loro governi stipulavano convenzioni per ovviare al contrabbando, questo prosperava. Come?

Grazie alla corruzione, a qualche mancia offerta sottobanco alle guardie doganali affinché tutto alla fine si trovasse perfettamente e quadratamente in regola.

Il contrabbando si avvaleva di vari escamotages: bandiere e passaporti falsi e false, dichiarazioni di tonnellaggio dei battelli.

Se poi tutto questo non fosse stato sufficiente, sarebbe venuto in soccorso l'uso della forza a "sistemare" il tutto.

Il contrabbando³⁵ veniva sentito ormai come la cosa più naturale del mondo.

Le vicende di cui napoletani e siciliani, francesi e inglesi sono stati protagonisti lungo il XVIII secolo, ci conducono ad una considerazione: nella sua genesi, il commercio non è da intendersi solo come semplice scambio di merci, ma va considerato in ottica delle pluralità delle sue manifestazioni e alla luce del quadro storico e sociale in cui è inserito.

³⁵ A.D E MARTINO, *Giustizia e politica nel mezzogiorno 1799-1825*, cit., p. 167;

Frutto di politiche economico-sociali, potente catalizzatore di produzione di beni, fonte di guerre e contrasti internazionali, motivo di lunghe trattative diplomatiche, medium attraverso cui passano relazioni umane e culturali, il commercio da sempre rivela forze e debolezze di popoli e nazioni.

E attraverso di esso è possibile scoprire tanti aspetti della storia di un paese, del suo approccio sia verso la politica interna che verso la politica estera, dei suoi usi e costumi, delle abitudini di vita, della mentalità dei suoi abitanti.

La ragione è semplice: le relazioni commerciali sono innanzi tutto relazioni umane. Tali relazioni sono al tempo stesso rivelatrici dell'innata tendenza dell'uomo a misurarsi col presente e a incidere sul futuro attraverso la sua capacità di fare, comprendere, progettare, programmare.

Il commercio, con le sue logiche accurate, riflette la storia e ne dà una spiegazione, una chiave di lettura precisa.

Per esempio, nella Francia del Seicento e del Settecento, il mercantilismo è una conseguenza alle politiche assolutistiche del tempo.

Ed ancora, nel regno delle Due Sicilie, sotto Carlo di Borbone, il contrabbando traduceva il tentativo di superare un'empasse diplomatica oltre che economica, nella quale si sarebbero altrimenti arenati i rapporti commerciali con la Francia, i quali, invece, riprendono vigore proprio alla metà del Settecento.

E questo avviene nonostante i vari ostacoli: nonostante gl'inglesi, nonostante non fosse stato stipulato un idoneo trattato commerciale, nonostante i diritti esosi che i francesi dovevano pagare una volta arrivati alla dogana di Napoli.

Cosa lega i due regni, dunque?

Non si tratta soltanto di mere affinità culturali.

Questo legame è alimentato ancor più dai Borbone; ciò non è da considerarsi di poco conto, in quanto, quando arriva Carlo III a Napoli, egli non può fare a meno di stimolare i napoletani a relazionarsi commercialmente con i francesi, incentivando, così, la politica commerciale ed economica del Regno sotto dinastia borbonica.

Considerando ora la, senza alcun dubbio, "liason" costituita dalla complementarità dei due paesi, non per questo comunque i rapporti tra napoletani e francesi sono sempre stati idilliaci.

Parliamo, principalmente, del fatto che veneziani e genovesi si interpongano tra di loro. C'è però la volontà degli uomini, se mancano le agevolazioni governative, a portare avanti un commercio ricco di interessanti prospettive.

Le circostanze storiche hanno contribuito, è vero, a provocare la decadenza del commercio francese nel regno meridionale (guerra di successione spagnola, guerra di successione austriaca ecc..) favorendo piuttosto gl'inglesi, ma i francesi non hanno mai rifiutato il privilegio d' importare l' olio di Napoli, fatto quasi appositamente per adattarsi alla produzione del sapone marsigliese ; oppure, il loro interesse nei confronti del grano della Sicilia (tanto più che quello importato dal Levante non sempre basta) o alla seta per le fabbriche di Lione.

E i napoletani continuano ad acquistare molti draps francesi, nonostante quelli inglesi siano spesso meno cari.

Tuttavia, le ragioni profonde della decadenza del commercio francese sono da ricercare non tanto nei singoli prodotti oggetto di scambio ma nella politica economica e commerciale che li sottende.

Prezzi, prodotti e distribuzione non sono che una conseguenza di una precisa filosofia commerciale adottata dai singoli paesi.

Ed infatti, il diverso approccio commerciale di Francia e Inghilterra nei confronti delle Due Sicilie esemplifica questo concetto: è la filosofia commerciale a influenzare la produzione, le vendite e, infine, i rapporti tra gli attori del commercio stesso.

E' anche vero che gli esiti diversi a cui il commercio francese e quello inglese giungono nel regno delle Due Sicilie riflette due situazioni nazionali profondamente diverse: gl'inglesi partono avvantaggiati non solo per i privilegi di cui godono da parte del re delle Sicilie, ma anche perché la politica inglese punta a stimolare ed incentivare il commercio molto più di quanto non faccia la Francia e, ancora meno, il regno di Napoli. E' da considerarsi, inoltre, anche l'ampiezza dell' Impero coloniale, scaturito dalle varie guerre.

Le colonie alimentano certamente la manifattura, la quale va ad incidere in maniera considerevole sui trends commerciali.

Ricordiamo che è comunque l' Inghilterra ad esser stata protagonista e luogo della nascita del capitalismo moderno.

Tutti questi aspetti certamente creano un terreno favorevole alle iniziative e ai rapporti commerciali che gl'inglesi stabiliscono, non ultimi quelli con i napoletani.

Come dovevano comportarsi i francesi, quindi, a fronte delle visibili qualità dell' Impero britannico ?

Se volevano competere con loro, dovevano sicuramente perfezionare e curare l'immagine e la fattura dei loro prodotti.

Qui, però, dovevano anche adottare un pensiero che andasse incontro alle esigenze del mercato: diversificando la produzione.

Perché diversificare ?

Ogni prodotto andava adattato e modellato come un vestito che si cuciva addosso ad ogni paese ed alle proprie effettive esigenze, e a interlocutori diversi corrispondono gusti diversi, frutto di culture e mentalità che bisogna saper penetrare.

Dunque, la questione appare evidente e chiara: innanzitutto bisognava rivedere la politica economica e commerciale.

Ma la stessa era quella che risentiva ed era condizionata soprattutto dalla volontà politica.

Allora qui si spiegava il ricorrere a sotterfugi per aggirare ostacoli, cercando escamotages diversi.

Intanto però il problema di riformare il commercio persisteva, in quanto nessuno si preoccupava di pensare giuste ed eque riforme capaci di stabilizzare la situazione commerciale e stimolare un ricalibramento generale sul mercato internazionale.

I francesi non si accorgevano, né preoccupavano, dei rischi che potessero correre e di come questo circolo vizioso potesse precludere le future esportazioni nelle Sicilie.

Ad ogni modo, i rapporti franco-napoletani continuarono e anzi si intensificarono, la bilancia commerciale ormai era assolutamente favorevole al Regno delle Due Sicilie.

I napoletani cominciano, infatti, a gestire direttamente i rapporti con la Francia perché le migliorate condizioni economiche del regno incentivano la produzione.

Se i napoletani e i siciliani non avessero approfittato della favorevole congiuntura politico-economica degli anni di Carlo di Borbone, probabilmente non ci sarebbero state né mutazioni né miglioramenti nella bilancia commerciale franco-napoletana, e in più i genovesi e i veneziani avrebbero continuato a gestire la maggior parte dei loro traffici, rubando la scena ai nuovi emergenti attori del mare.

- **IL PORTO DI NAPOLI**



Fu la dominazione sveva di Federico II a rappresentare un periodo di sviluppo e prosperità per il porto di Napoli.

Il re, abolendo le dogane interne e adottando misure liberatorie, agevolò gli scambi e l'arrivo degli stranieri, concedendo a questi ultimi, anche favorendoli con privilegi, di intraprendere attività nell'ambito del Regno.

Napoli esportava lino, i nastri di Cava dei Tirreni, le sete, le lane, i prodotti agricoli; il suo porto divenne una stazione d'obbligo per le navi che solcavano il Tirreno.

Furono poi gli Angioini (Carlo I e Carlo II) a rendere Napoli la "prima città del mondo" per gli scambi con l'Europa e per l'arrivo dei capitali di banchieri toscani e sardi.

Durante il regno di Carlo I d'Angiò furono costruite opere di grandissimo rilievo come la Reggia di Castelnuovo e la città divenne la più popolosa e la più ammirata d'Europa dove confluivano artisti e poeti di ogni matrice, tra questi ricordiamo le figure imponenti di Tommaso d'Aquino, Giotto, Petrarca e Boccaccio.

Con gli Angioini, e per tutto il secolo XIV, il porto si delineò, da Castelnuovo al Carmine, in quella configurazione sopravvissuta quasi fino ai nostri giorni.

A differenza delle precedenti dominazioni, gli Aragonesi (1442-1500) affidarono il comando esclusivamente ai cittadini più meritevoli, eliminando il capitale straniero dal Regno.

Essi si dedicarono soprattutto all'ampliamento ed alla fortificazione del porto (costruzione del primo faro – 1487), si prodigarono nello sviluppo dei mestieri marinari e diedero grosso rilievo al commercio.

Dopo questo periodo inizia una fase di decadenza del ruolo primario di Napoli in Europa.

E' con l'avvento e l'istituzione del Vicereame Spagnolo che il declino cominciò a farsi sentire in tutta la sua importanza.

Accanto alla perdita di importanza commerciale si era persa anche l' indipendenza politica, trasformando quella che era una splendida capitale europea in una, sia pur notevole, città satellite del trono di Spagna.

Un diffuso appannamento dello splendore napoletano, sia in tutte le attività economiche e commerciali che politiche, si ebbe nei primi decenni del XVI secolo.

Bisognerà aspettare l' avvento al potere vicereale di Pietro di Toledo, per cominciare ad assaporare quello che sarà un nuovo Rinascimento napoletano in ogni campo.

E' importantissimo notare come, per quell' epoca, si cominciasse ad avere iniziative in campo ecologico (all' epoca completamente sconosciuto).

Queste furono attivate dal vicere Pietro di Toledo a salvaguardia e tutela di quelle che erano le acque del porto per conservarne, in un certo qual modo, la bontà e la pulizia.

Durante questo vicereame, Napoli godè di propizie e favorevoli condizioni per la sua attività commerciale, che risollevarono grandemente le condizioni dello Stato.

In questo periodo di Risorgimento commerciale e mercantile, dobbiamo però notare che vi era un altro aspetto contrario a questa condizione di prosperità economica.

Le condizioni della vita quotidiana erano pessime per gli abitanti cittadini con criminalità che infestava le strade dei quartieri, infestate dai briganti, l'atteggiamento sempre più arrogante e prepotente degli Spagnoli, le scorrerie e le razzie da parte degli equipaggi dei pirati Turchi provenienti dal Mediterraneo ed i periodi di carestia colpivano,impoverendo sempre più la popolazione.

Tutto questo diede occasione a Masaniello di cavalcare una furiosa e sanguinolenta rivolta del popolo dei “ Cafoni “ verso l' aristocrazia ed i rappresentanti del potere.

Lo sviluppo dei commerci, come è sempre accaduto nelle società dell' epoca, determinava, oltre allo scambio commerciale, anche porte aperte alle epidemie:

infatti, a peggiorare la situazione, seguì l' epidemia di peste del 1656.

Il popolo era ormai allo stremo, l'economia a rotoli, la corruzione e lo sfascio amministrativo diffusi.

Questo periodo così nefasto durò fino all' avvento della dinastia Borbonica che, nel 1734, cominciò a risollevarle le sorti e le condizioni in cui vivevano i napoletani.

Questo è da considerare il vero Rinascimento della città napoletana.

Ovviamente, tutte le iniziative, i lavori e le novità portate a Napoli da questa dinastia, a mio parere, determinarono lo splendore nell' arte, nella letteratura, nelle idee, per cui possiamo considerare che, in quell' epoca, Napoli rappresentasse il vero cuore pulsante dell' Europa.

Nella prima metà del Settecento, grazie alla dinastia borbonica, furono iniziati i primi lavori allo scopo di ingrandire e migliorare le strutture del porto partenopeo.

Figure emblematiche nella realizzazione di questi progetti furono i reali borbonici soprattutto nella persona di Carlo III e poi del suo successore Ferdinando IV.

Fu un momento di grande splendore per lo scalo partenopeo che, con Parigi e Londra, divenne la prima delle capitali europee.

Da figlia della terra di Napoli, voglio sottolineare che, seppur Londra e Parigi avessero e vivessero la loro importanza, io reputo quella di Napoli di gran lunga superiore in quanto permeata da grande fantasia e iniziativa insita nel dna del popolo napoletano.

In questo periodo di grande incremento per i traffici, furono emanate ordinanze che regolamentavano la navigazione e per la prima volta concesse patenti nautiche.

A Napoli attraccavano navi veneziane, genovesi, inglesi, turche, danesi ed altre.

Anche la flotta militare mercantile, affidata all' intervento del ministro Acton, fu resa molto più potente.

Durante l' alleanza del Regno di Napoli con l' Inghilterra l' economia del porto attraversò un periodo molto meno prospero dovuto al fatto che gli inglesi avevano interrotto l' esportazione del grano e introdotto invece sul mercato i propri prodotti manifatturieri a prezzi molto competitivi.

Nel giro di una decina di anni il fronte delle alleanze si capovolsi di nuovo.

Il periodo del terzo ritorno dei Borboni (1815-1860) fu prospero per l' economia e per il porto di Napoli e nel 1818 partì dal golfo partenopeo verso Marsiglia la prima nave a vapore del Mediterraneo.

Ferdinando I e poi Francesco I riordinarono la marina mercantile ed i traffici marittimi apportando modifiche nella legislazione a suo tempo emanata da Carlo III.

A Francesco I si deve l' internazionalizzazione del settore: Napoli fu il primo Stato italiano ad aprire a Washington un "Consolato Generale Napoletano negli Stati Uniti d' America".

La città riallacciò così rapporti ufficiali col mondo islamico e turco ed ebbe libero transito nel Mar Nero.

Tra il 1826 ed il 1836 con Ferdinando II si realizzò, nella darsena che oggi si chiama San Vincenzo, un porto militare.

Tra il 1850 ed il 1852 fu costruito il primo bacino di carenaggio italiano in muratura e sorse, fra i moli Angioino e San Gennaro, il primo faro lenticolare d'Italia.

Al momento dell'unità di d'Italia, la situazione della flotta e del porto era florida e l'ex Regno delle due Sicilie godeva di una grande prosperità economica.

Ma tutto il potenziale finanziario, che avrebbe dovuto rendere Napoli un moderno centro industriale, andò quasi prevalentemente al Nord.

Ben presto la popolazione divenne sempre più povera e l'emigrazione inarrestabile. Anche il movimento commerciale decrebbe tanto da essere cinque volte al di sotto di Genova, assorbendo a stento la dodicesima parte del commercio nazionale.

Per quanto riguarda le opere portuali, alla fine dell'800, il porto, esteso lungo la strada della Marina, mancava ancora di bacini di carenaggio.

Nell'ultimo scorcio del secolo fu edificata la Stazione Marittima, fu iniziata la costruzione di una diga di protezione che terminò nel 1911 insieme all'ultimazione di due bacini di carenaggio e due scali di costruzione che fanno parte dell'attuale darsena dei Bacini.

Una legge del 1904 stabilì la costruzione di un nuovo bacino commerciale con una nuova diga foranea.

Negli anni immediatamente successivi si iniziarono a formare il pontile Vittorio Emanuele ed il molo Cesario Console.

Nel 1818 nasce il primo Ente Autonomo del Porto, soppresso poi nel 1922 e rifondato nel 1940.

Durante il ventennio fascista il porto di Napoli fu sede di importanti lavori urbanistici e infrastrutturali.³⁶

Fu positivo il periodo fra il primo dopoguerra ed il 1936 durante il quale il volume del movimento marittimo aumentò notevolmente e Napoli occupava il terzo posto nella classifica dei porti nazionali.

³⁶ Anna Maria Rao, « *La Méditerranée: une frontière ? Le cas de Naples au XVIII e siècle* », dans Pasi Ihalainen et alii (sous la dir.), *Boundaries in the Eighteenth Century – Frontières au dix-huitième siècle, Revue internationale d'études sur le dix-huitième siècle (RIEDS)*, I, 2007, p. 91-107

Il periodo di maggiore decadenza fu sicuramente il quinquennio della seconda guerra mondiale, alla fine del quale del porto non rimasero che macerie.

La ripresa andò molto a rilento. Gli anni successivi alla ricostruzione, nonostante l'effettuazione di numerosi interventi di consolidamento, ampliamento e ammodernamento delle strutture, non rappresentarono comunque un momento positivo per i traffici tra Napoli ed il Mediterraneo, a causa della chiusura del Canale di Suez e dei conflitti del vicino Oriente.

Negli anni '60 gli stanziamenti previsti dal Piano Azzurro per il riammodernamento dei porti non furono sufficienti a risolvere le problematiche esistenti; situazione poi peggiorata dal terremoto degli anni '80 che isolò maggiormente Napoli dal traffico delle merci e dei passeggeri.

Alla fine degli anni '80, per lo sviluppo dello scalo, si tese alla rivalutazione dei collegamenti marittimi brevi lungo il litorale campano (la via del mare), alla risistemazione e all'ampliamento del porto nelle zone di levante, intensificando i collegamenti con tutti gli altri porti della costa.

Con la legge 84/94 la gestione del porto partenopeo è passata dal Consorzio Autonomo del Porto (istituito nel 1974) all'Autorità Portuale di Napoli.

La città di Napoli trova nelle vedute marittime il topos riassuntivo dei suoi tratti morfologici, l'immagine del porto è inevitabilmente legata a quella della città ed è specchio dello stretto rapporto sempre intercorso fra terra e mare.

Un rapporto di lunga durata, felicemente colto dai vedutisti fino agli anni del Romanticismo, ma che verrà meno nel corso dell'Ottocento, quando l'area portuale sarà sottratta al gusto artistico ed alla sua accessibilità, per essere destinata esclusivamente agli spazi commerciali della Rivoluzione Industriale e mai più ripristinata.

Alla celebre Tavola Strozzi (1464), di ignoto autore, che ai dati puntuali della struttura urbana associa l'elevato senso artistico dell'ambiente culturale aragonese ed all'incisione di Antonio Lafrery (1566), modello per numerose rappresentazioni successive, segue la famosa veduta sulla Fidelissimae urbis neapolitana e di Alessandro Baratta (1629), dove la rappresentazione marittima à vol d'oiseau raggiunge l'apice del virtuosismo tecnico e scientifico, sia per la ricchezza dei dati edilizi che per l'accuratezza dei particolari.

Tutte le immagini individuano il genius loci della città nella sua cavea naturale distesa sul mare, da Castel dell'Ovo ai baluardi del Carmine e sottolineano, al centro della rappresentazione virtuale, fra il Castelnuovo aragonese ed il Molo Angioino in primo

piano, quella “cittadella” del potere politico e amministrativo (oggi Piazza Municipio), che già allora si proponeva come “porta marittima” della città e con un elevato valore simbolico.

Sarà poi il pittore Gaspar Van Wittel, precursore del vedutismo settecentesco, chiamato a Napoli dal Vicerè Duca di Medinaceli, a documentare le principali trasformazioni cittadine fino all'alba del nuovo secolo.

Insieme al “Largo di Palazzo”, antistante il Palazzo Reale (oggi Piazza del Plebiscito), fu la darsena seicentesca, annessa all'Arsenale di marina, la principale struttura urbana da lui rappresentato in numerosi disegni e dipinti, mentre negli anni a seguire, la scoperta delle antichità di Ercolano e Pompei, l'ascesa al trono di Carlo di Borbone (1734) e l'eccezionale valenza paesaggistica del golfo partenopeo, farà della città di Napoli una delle mete preferite del Grand Tour e tappa obbligata degli itinerari culturali europei.

In quegli anni, il luogo storico che qui ci interessa, si era ormai consolidato come porta urbana marittima, ma non ancora rivestito del suo decoro borghese, come oggi lo vediamo.

Anzi, al contrario dei nostri giorni, il cosiddetto “Largo di Castello” era ancora il luogo della quotidiana rappresentazione pittoresca della città, ricco di eventi improvvisati, mercati, teatrini dell'arte, cuccagne e cerimonie civili e militari, che ne facevano un vasto palcoscenico popolare all'aperto, strettamente legato ai riti ed alle funzioni del porto.

Sarà l'Ottocento positivo a cambiarne il volto, riproponendolo come rappresentativo delle funzioni amministrative cittadine e poi il Novecento a trasformarlo nell'attuale, incolore, snodo di traffico veicolare.

Uno degli ultimi “ritratti” di Napoli, secondo gli schemi tradizionali, fu la Veduta del porto mercantile (1844) opera litografica di Alfred Guesdon, che documentava una città in fase di espansione e dalle accresciute attrezzature portuali, dall'edificio della nuova Dogana di Stefano Gasse (1828), all'adeguamento del Porto Grande (1832-1850), al molo militare di San Vincenzo.

Dopo l'Unità (1861) e fino alla “Legge per il Risanamento di Napoli” (1885), successiva all'epidemia di colera, si aprirà infine una lunga stagione di progetti, miranti ad adeguare le strutture urbane e portuali alle necessità industriali e commerciali del nuovo secolo.

Il porto napoletano fu così investito di una serie di sostanziali trasformazioni, che ne decretarono l'espansione lungo il litorale orientale e vesuviano e con la moltiplicazione di bacini, darsene, banchine e magazzini, si avrà il tramonto delle antiche connotazioni paesaggistiche e la definitiva estraneazione del mare dal corpo della città storica.

Il ridisegno del porto turistico di Napoli trova nella piazza centrale, collegata alle linee metropolitane, e nel nuovo waterfront, il suo principale "attrattore" architettonico e culturale.

Riguardo al porto commerciale, se è vero che una parte considerevole della struttura è ancora in piena attività e costituisce un rilevante polo produttivo dell'area metropolitana, non possiamo ignorare, nelle aree dismesse, la permanenza di un ricco patrimonio industriale da salvaguardare.

Da uno studio sul porto di Napoli, commissionato dall'Autorità Portuale all'Università di Napoli "Federico II", emerge la presenza di ben 236 edifici giudicati con caratteristiche significative, di cui una parte di elevato valore storico e architettonico, mentre altri dovrebbero necessariamente aggiungersi, ai fini della conservazione, in base ad attributi tecnici e tecnologici.

Il quadro generale ci restituisce, in definitiva, una situazione in piena evoluzione e con una struttura portuale non ancora totalmente dismessa, ma tuttavia disponibile a cedere le parti storicamente più significative per il rilancio del comparto turistico.

Ma se la situazione dei luoghi, nelle città di antica fondazione, non consente di disporre delle superfici attrezzate per lo stoccaggio e la lavorazione delle merci immediatamente a ridosso della linea costiera, l'evoluzione del sistema dei trasporti ha ormai maturato l'idea delle aree interportuali nell'hinterland metropolitano, che non solo favoriscono nuove economie, ma consentono anche la dismissione dei porti, con la possibilità di riconvertire ad altre funzioni le strutture obsolete, mentre l'importanza del legame tra il mare e l'entroterra, come già osservava Braudel, era perfettamente nota agli antichi, se è vero che tutte le strade della Roma imperiale si collegavano con un porto sul mare.

Il disegno dell'attuale Piazza Municipio, cerniera dei due emisferi della città storica, ha origini neoclassiche e compimento nel tardo Ottocento.

Nel 1819, volendosi raccogliere in un solo edificio i sette Ministeri del Regno, per comodità dei cittadini, si decise di costruirne uno ex novo sull'isola urbana già sede della chiesa e convento di San Giacomo degli Spagnoli, del convento della Concezione, di un ospedale e di numerose case private, per una superficie complessiva di 15.000 mq. Affidato agli architetti Antonio de Simone, Stefano Gasse e Vincenzo Buonocore,

l'edificio fu poi completato dal Gasse nel 1825 e nel 1861 divenne sede dell'amministrazione comunale (Palazzo Municipio o di San Giacomo).

Il nuovo edificio unificò la facciata principale sulla piazza, inglobò la chiesa di San Giacomo e inserì al suo interno una galleria passante in ferro e vetro, su modelli londinesi, che collegava l'ingresso principale alla retrostante via Toledo.

La sistemazione della piazza antistante, fino al molo angioino, prese corpo invece a partire dal 1874, come conseguenza della demolizione dei bastioni del Malguadagno e dell'Incoronata di Castelnuovo (Largo Castello) e richiese almeno dieci anni di lavoro, con massicce operazioni di demolizione e rettificazione dell'esistente, che non risparmiarono neanche il famoso teatro di San Carlino, regno della commedia popolare e della maschera di Pulcinella. Proseguirono poi, fino agli anni Trenta del secolo successivo, con gli interventi per l'isolamento ed il restauro monumentale del Castello aragonese, la demolizione dell'Arsenale di marina e la sistemazione di via Acton, a valle del Palazzo Reale. Dalla collina di San Martino, con l'omonima Certosa ed il Castello di Sant'Elmo, che si stagliano alle spalle di Palazzo San Giacomo, la scenografia ambientale si distende verso il mare e si chiude oggi con il molo Luigi Razza (ex Molo Angioino) e la Stazione Marittima (1933-1936), entrambi sistemati nel corso del ventennio fascista nell'ambito del programma di potenziamento del porto di Napoli, sia per le imprese coloniali, sia per l'incremento dei traffici con i Paesi d'Oltremare.

Concepita come "porta marittima" della città, la Stazione Marittima fu opera di Cesare Bazzani, architetto fra i più attivi del momento e per la sue qualità tipologiche e architettoniche rappresenta uno dei più felici esempi europei.

Restaurata di recente ed attrezzata per il servizio alle grandi navi da crociera e per il "Metrò del Mare", essa si presenta come un organismo rettangolare "a ponte" e con due ali simmetriche, distribuite all'interno in modo sobrio e razionale per il flusso dei passeggeri e per la sistemazione degli uffici amministrativi.

Sul piano formale, espresso in travertino e pietra lavica, la sua ambiguità di fondo si spende tra lo spirito mediterraneo, interpretato in chiave razionale e la magniloquenza dell'architettura di regime, mentre la sua presenza chiude il fondale marittimo della grande piazza centrale e fa da contraltare al palazzo municipale.

Attrezzata per rispondere alle nuove esigenze del traffico interno ed internazionale.

Conclusioni:

Nel pensiero napoleonico l' Italia non rappresentava un' unità, bensì essa era costituita dall' insieme di due regni: a nord, il regno d' Italia, a cui si contrapponeva a Sud il regno di Napoli.

Egli perseguiva lo scopo di affidare il comando di questi due regni ad esponenti della sua famiglia, in modo tale da averne il completo controllo, seguendo i principi dinastici degli Imperi e delle monarchie, concetto che non era stato spazzato via neanche dagli ideali rivoluzionari.

A causa della conformazione geografica della penisola italiana, piattaforma che si allunga adagiandosi, circondata dalle acque del Mediterraneo, l'immaginario comune fa di essa il baluardo orgoglioso e consapevole di quello che viene individuato come lo spirito marittimo³⁷ innato dei suoi abitanti.

La storia delle relazioni tra gli italiani e il mare tradisce tuttavia un rapporto molto più complesso, talvolta di indifferenza se non di ostilità.

La classificazione del popolo italiano come popolo navigatore ha campeggiato abbondantemente lungo tutto il periodo glorioso della storia marittima italiana (cioè dell'egemonia mediterranea dell'impero romano e, soprattutto, dei mercanti genovesi e veneziani tra il XIII e il XVI secolo), sottolineando sempre di più la definizione di popolo navigatore, definizione che accompagnerà lungo tutto la sua lunga storia il popolo italico.

Questa costruzione culturale contrasta con l'emarginazione geopolitica e commerciale dei vecchi Stati italiani e delle province italiane dell'impero spagnolo, in particolare a partire dal XVII secolo, epoca in cui, a causa delle scorrerie dei pirati saraceni, osserviamo uno spopolamento, seppur relativo, delle popolazioni dei centri costieri verso l' interno, determinando anche fenomeni di isolamento.

Tuttavia, le forme di auto-rappresentazione di una comunità ci permettono di osservare il susseguirsi degli eventi lungo il cammino di una costruzione identitaria di una comunità.

A questo proposito, l' intrecciarsi di storia, memoria e rappresentazioni rivela la poliedrica rappresentazione della società.

³⁷ Giuseppe Galasso, « *Le stéréotype du napolitain et ses variantes régionales* », dans Id., *L'autre Europe*, Rome, École française de Rome, 1992, p. 145-188 (éd. or. it. 1982).

Nel XVIII secolo, questi avvenimenti sociali sotto l' ombrello materno dell' Illuminismo hanno dato vita a nuovi percorsi di riflessione e ricerca in merito all' influenza mediterranea sulla dimensione marittima della penisola.

Questo discorso è una peculiarità del pensiero illuminista riformista.

Questo studio permette anche di osservare su un periodo più lungo le elaborazioni che hanno portato al mito del *Mare Nostrum* nella sua declinazione espansionistica e poi, dopo il fascismo, di cooperazione privilegiata dell'Italia con gli altri paesi del Mediterraneo.

Per questo mi sono concentrata anche e soprattutto su uno Stato direttamente coinvolto nella sua posizione geografica sulla scena mediterranea: **il Regno di Napoli**, che durante la guerra di Successione di Polonia, divenne nel 1734 una monarchia indipendente sotto un ramo della dinastia di Borbone, dopo la dominazione spagnola (1503- 1707) e austriaca (1707-1734).

In particolare, seguiremo il filo rosso delle rappresentanze politiche del Regno di Napoli elaborate dai napoletani stessi o, per meglio dire, dall'universo intellettuale che Franco Venturi³⁸ ha definito come *il movimento riformatore degli illuministi meridionali*.

Dalla metà del XVIII secolo, il progetto di riforma si fonda sulla chiara consapevolezza della situazione di sottosviluppo del Regno legata appunto al fatto che questo dipendesse da potenze straniere, essendo trattato come fosse una colonia.

Sono proprio gli illuministi che cercano, quindi, di proporre misure che avrebbero permesso al nuovo Stato indipendente di emulare, almeno in parte, le linee della crescita economica del Regno Unito o della Francia.

Dunque, valorizzare la sua favorevole posizione geografica, così centrale, che rappresentava il cuore del Mediterraneo, poteva rappresentare la base dell' aspirazione all' emancipazione e del suo ruolo cardine negli scambi commerciali internazionali.

Malgrado vi fossero queste ambiziose aspirazioni, tuttavia, vi era una politica riformatrice che impediva la realizzazione del progetto illuminista, aggravata ancor più dall' espansione francese nella penisola.

E' proprio qui che il Sud del Mediterraneo acquisisce un ruolo emblematico e chiave nell'analisi in dettaglio: esso è visto e percepito come una specie di confine della civiltà,

³⁸ Franco Venturi, « *Il movimento riformatore degli illuministi meridionali* », Rivista storica italiana, LXXIV, 1962, p. 5-26.

da cui osare e proporre un nuovo piano di rilancio, per una conquista civilizzatrice del Mediterraneo.

Per tali ragioni non limiterò la mia analisi all'Italia meridionale e alla cronologia convenzionale della fine del vecchio regime.

Al contrario, ho trovato interessante analizzare il pensiero del patriota Matteo Galdi³⁹ (1765-1821), il quale sarà una guida ed un punto di riferimento per chiarificare la mia analisi mediterranea.

Egli era studente di diritto presso l'Università di Napoli, nonché uno tra i più giovani rappresentanti degli illuministi meridionali.

Implicato nella congiunzione giacobina napoletana del 1794 e, di conseguenza, perseguitato dal governo bourbon, Galdi si rifugia a Milano, dove prende parte alla vita politica della Repubblica Cisalpina, schierandosi a favore delle posizioni più radicali.

Nel 1799 è incaricato della rappresentanza diplomatica della Repubblica Cisalpina presso la Repubblica batava.

Il Galdi si contraddistingue per la comunanza di pensiero con il Bonaparte.

Il suo progressivo ravvicinamento all'ideologia napoleonica è ben evidente nelle lettere custodite dall' Archivio di Stato di Milano, le quali danno prova di una profonda adesione del Galdi al progetto di espansione europea della nazione Francese.

Alla base vi era, pertanto, la convinzione che l' espansionismo francese apportasse in qualche modo una certa modernità politica, con un senso di civiltà di cui alcuni territori avevano bisogno.

Idea rafforzata ancor più a seguito delle vittorie della Grande Armata contro le truppe austriache e russe nel 1805.

Con la salita al trono di Giuseppe Bonaparte nel Regno di Napoli, il Sud viene quindi incluso nel sistema geopolitico e geostrategico francese.

Ciò per Galdi è un evento di essenziale importanza, in quanto solo così ci sarebbe stato, secondo le sue convinzioni, il rilancio del Sud Italia nel Mar Mediterraneo e, più approfonditamente, nell' economia mediterranea.

Le sue considerazioni saranno in seguito riformulate in quattro memorie, indirizzate direttamente all'imperatore, che egli invia a Marescalchi dall'Aia tra marzo e aprile 1806.

³⁹ Renato Sòriga, « *L'avvenire mediterraneo d'Italia secondo la mente d'un "patriota" del 1794* », *Rassegna storica del Risorgimento*, XVII, 1930, p. 88-90.

Le memorie ribadiscono e vertono l'importanza che aveva per Galdi di prendere una posizione circa il progetto di egemonia franco-italiana, progetto che aveva come obiettivo di alienare gli inglesi e i russi dal Mediterraneo.⁴⁰

All'interno di queste memorie si delineano proprio le caratteristiche tipiche dello spazio mediterraneo: il Mediterraneo di Galdi⁴¹ per la sua posizione fisica era dipinto e descritto come se fosse un immenso lago dipendente dall'Impero francese e dai Regni d'Italia.

Qui non si tratta banalmente dell'importanza strategica delle frontiere meridionali dell'Impero.

Secondo Galdi il sistema federativo imperiale, che Napoleone era in procinto di creare, permetteva di superare il problema storico dell'Italia politica, cioè la divisione tra diversi Stati spesso soggetti al dominio estero.

Malgrado le sue idee, questa prospettiva, a mio avviso, privilegiava principalmente l'Italia settentrionale (forse dettato dal fatto che egli fosse agente diplomatico, ed attore principale sul Regno d'Italia).

Egli sembrava volesse mettere in risalto proprio una nuova unità nazionale che era stata completata dall'aggiunta del Regno di Napoli, ma nella circoscrizione imperiale e, quindi, dipendente da esso.

Il Galdi, era fermamente convinto che il Regno di Napoli e le Province italice fossero soltanto una ramificazione del Grande Impero francese, e quindi da ora in poi si sarebbe potuta organizzare anche una nuova marina nazionale.

⁴²Con l'assimilazione dell'Italia alla Francia, Napoli e le sue province continentali diventano il luogo d'elezione della rigenerazione politica e sociale.

L'integrazione imperiale fa dell'Italia meridionale un avamposto nel Mediterraneo da cui innescare la conquista del Nord Africa, della Grecia e del Vicino Oriente,

⁴⁰ Girolamo Imbruglia (sous la dir.), *Naples in the eighteenth century. The birth and death of a nation State*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000.

⁴¹ Matteo Galdi, *Memorie sul Mediterraneo, mémoire 1, dans Id., Memorie diplomatiche*, op. cit., p. 119

⁴² Giuseppe Galasso, *La filosofia in soccorso de' governi. La cultura napoletana del Settecento*, Naples, Guida, 1989;

considerati come territori dal celebre passato, ma ancora in uno stato attuale di miseria e di barbarie.

Così nelle memorie appaiono in contrasto tra loro le due coste del Mediterraneo: da una parte, un luogo sentito, grazie alla rigenerazione imperiale, come confine della civiltà e, d'altra parte, il campo dell'alterità umana a metà civilizzata.

Tuttavia, tale opposizione resta lucente poiché si basa su un disegno di unificazione del Mediterraneo imperiale in divenire, vale a dire sul progetto di espansione a partire dall'Italia che costruisce una rappresentazione del Regno di Napoli e dei napoletani libera dagli stereotipi negativi che l'hanno accompagnato fin dai primi secoli dell'epoca moderna.

Crocevia⁴³ di intense relazioni economiche, politiche e culturali tra Occidente e Oriente che attraversavano incessantemente il confine liquido mediterraneo, nella mentalità di Galdi, Napoli è posta sullo stesso piano geopolitico di Parigi e Milano per la creazione di un futuro spazio mediterraneo unificato e soprattutto omogeneo.

Il Sud della penisola però, sebbene nel 1806 possa esser sembrato “ l' ultima frontiera della civiltà “, sarà presto destinato ad andare oltre le proprie acque e ad affacciarsi a nuovi incontri.

A tal proposito, ho preso in considerazione i pensieri dei principali filosofi meridionali napoletani durante la seconda metà del XVIII secolo.

Anche loro, come Galdi, hanno trattato circa il percorso di avanzamento del Sud verso la civiltà, seppur, con parole ed opinioni leggermente antitetiche.

Ed infatti, nel 1753, Antonio Genovesi (1713-1769), che era il leader degli Illuministi meridionali, traccia nel “ *Discorso sopra il vero fine delle lettere e delle scienze* “ (*Discours sur le vrai but des lettres et des sciences*), un disegno di rinnovamento e ristrutturazione della cultura napoletana che caratterizza il movimento riformatore lungo tutta la sua esperienza storica.

Il Genovesi si presentava così come l'elemento scatenante della cultura dall' aria rinnovata.

Non è un caso che il pensiero di Genovesi rispecchi appieno gli ideali del movimento riformatore degli illuministi meridionali.

Cosa prevedeva il piano ?

⁴³ Jean Charpentier et François Lebrun (sous la dir.), *Histoire de la Méditerranée*, Paris, Seuil, 2001 2 (1^{er} éd. 1998), p. 164-306.

Esso auspicava che Napoli fosse del tutto riformata, al fine di esser guidata da una nuova classe dirigente.

Per questo obiettivo, Genovesi studia i modelli di intervento economico e le loro applicazioni, ma anche la storia economica dei paesi – il Regno Unito, la Francia, i Paesi Bassi – che dominavano i mercati.

Egli vuole capire le ragioni storiche così come i fattori contestuali dei successi stranieri e degli insuccessi napoletani.

Il progetto di Genovesi parte dal 1734, perché è con la nascita dello stato napoletano che si sancirà un mito politico su cui il Genovesi fonderà le proprie considerazioni.

In effetti, la fine della dominazione spagnola e austriaca, periodo che Genovesi descrive come dei giorni tristi e provinciali è presentata come la *conditio sine qua non* della rinascita economica, politica e sociale del Regno.

Ma non bastava la sola indipendenza formale, bisognava che Napoli si liberasse della presenza e pressione che proveniva dall' estero.

Vi era una doppia immagine del Regno di Napoli: un territorio ricco di risorse poco sfruttate da valorizzare, ponte naturale nel Mediterraneo, che, allo stesso tempo, era uno Stato dipendente dalle Potenze straniere, che si comportavano come se fossero delle vere e proprie potenze coloniali.

E', inoltre, proprio il Genovesi a risaltare le qualità e le virtù della metropoli partenopea, per lui Napoli è uno dei paesi più dotati del mondo, e le sue scienze, la sua vivacità culturale possono produrre le più imponenti ricchezze mondiali.

Il territorio napoletano è un vero e proprio patrimonio, sotto ogni aspetto.

In questo ambiente, l'Italia meridionale diventerebbe la nuova Attica celebrata da Senofono nella sua ultima opera "*De vectigalibus*" (*Sur les revenus*).

Secondo Genovesi, il Regno è la zona più bella dell' Europa perché gode: di un governo monarchico temperato dalle leggi; della più lussuriante natura del terreno, di una ricca fauna e di un clima dolce, di una notevole forza demografica; di una attitudine all'industria della sua popolazione che occorrerebbe soltanto sollecitare con la diffusione della luce delle scienze tra contadini e artigiani.

Per quanto concerne la posizione strategica dell' Italia Meridionale nel Mediterraneo, Genovesi non ha alcun dubbio, insistendo sul fatto che dall' Italia del Sud partano i commerci, e la sua conformazione geografica sembra fatta apposta per stimolare il commercio, grazie ai suoi porti, alle isole ed alle baie.

Genovesi crede fermamente nella possibilità che il Regno di Napoli possa crearsi uno spazio di autonomia economica e, a questo proposito, confuta le argomentazioni di coloro che stimavano gli equilibri del commercio internazionali nei loro rapporti di subordinazione.

Dal suo punto di vista, i conservatori erano colpevoli di non tener conto dei cambiamenti possibili grazie a buone riforme.

Il Regno di Napoli appare dunque a Genovesi come un territorio ricco di risorse da valorizzare attraverso una politica illuminata; ma anche come uno Stato paralizzato nel suo sottosviluppo a causa degli scambi commerciali disuguali imposte dalle potenze straniere.

Questa doppia rappresentazione si ancora sulla presa di coscienza della situazione di dipendenza economica del Regno come condizione necessaria per l'elaborazione di un piano di sviluppo.

Nelle *“Lezioni di Commercio”*, egli confronta in modo esplicito il possibile processo di emancipazione attraverso le riforme auspicate per il Regno di Napoli con quello che egli delinea a proposito degli insediamenti europei in America.

I paesi, se avevano davvero il desiderio di emanciparsi, non dovevano più dipendere economicamente e politicamente dalle potenze straniere: l'indipendenza era uno dei traguardi più emblematici.

Addirittura le colonie americane del Nord si erano ribellate alla pressione esercitata dalle colonie inglesi, ed allora perché il Regno di Napoli non s'impegnava nel mettere in atto un processo di rinnovamento e di rinascimento della propria identità ?

Se l'identità rinasceva, automaticamente anche la sua economia si sarebbe risollevata.

Questo sentimento comune di valorizzazione delle potenzialità fisiche e culturali del Regno di Napoli passava anche per l'affermazione della sua dimensione marittima mediterranea, delle sue rotte commerciali e, quindi, dalla necessità di dotarsi di una marina militare per proteggere le navi mercantili dagli attacchi dei pirati barbareschi.

Nel 1780, Gaetano Filangieri, pensatore di riferimento per il movimento riformatore meridionale, espone le proprie idee all'interno di un suo scritto che prendeva il nome di *“Scienza della legislazione”*, sostenendo che ogni paese che aveva la fortuna di essere bagnato dal mare avrebbe dovuto rinunciare al proprio commercio, o quantomeno potenziarlo e renderlo il motore del proprio sviluppo.

A ciò si aggiungeva che se gli Stati europei mediterranei avessero avvertito tutta l'insolenza di una forza navale, l'insolente bandiera delle potenze barbariche non

avrebbe turbato il loro commercio, non avrebbe preoccupato ed esposto a tanti rischi l'industria dei loro cittadini.

Pertanto, secondo il mio punto di vista, Galdi è ancora il miglior punto di riferimento per cogliere questi sviluppi.

Nelle sue scritti progettati durante l'attività politica condotta a Milano (1796-1799), il modello progressivo riformatore si dissolve nelle acque di un Mediterraneo libero e aperto rigenerato dalla Rivoluzione.

All'Aia nel 1806, Galdi abbozzò, nelle sue memorie indirizzate a Napoleone, il suo progetto di colonizzazione franco-italiana di Nord Africa e Medio Oriente in un presente segnato dalle vittorie di Grande esercito.

Queste visioni riflettono i contesti politici di riferimento, ma riservano all'Italia meridionale la stessa prospettiva di elevazione al rango di protagonista di primo piano sulla scena mediterranea.

Il tocco taumaturgico dell'espansione francese permetteva in ogni caso di completare almeno a livello strettamente ideologico il progetto del movimento riformatore.

La doppia rappresentazione del Regno di Napoli elaborata da Genovesi, di territorio da valorizzare e da rendere indipendente, si trovava unita nella costruzione di ogni politica di spostamento verso il Sud dell'Italia del confine della civiltà.

Così, gli ostacoli allo sprigionamento delle potenzialità del Regno (debolezza della marina, dominio inglese delle rotte commerciali, pirateria barbarica...) scomparivano con la unica inclusione nell'orbita francese, senza alcuna ripresa socio-economico efficace.

Visionario, e ovviamente destinato al fallimento, il progetto di Galdi, tuttavia, resta rivelatore della sua epoca e testimonia di una fase politica in cui la costruzione della marittima italiana inizia il suo lungo percorso.

Mentre Galdi inviava le sue memorie a Marescalchi, Vincenzo Cuoco (1770-1823), in un articolo molto denso pubblicato sul Giornale italiano, fa dell'unificazione italiana sotto lo stendardo di «Napoleone il grande» il colpo mortale all'egemonia inglese del commercio nel Mediterraneo.

Questo commercio sarebbe dovuto ripartire formando il triangolo: Italia, Francia e Spagna.

Con questa rinascita italiana nel mediterraneo, il ruolo inglese si sarebbe rimpicciolito, emarginandoli e non facendoli più sentire come i proprietari del grande mare nostrum.

La Grecia, il Levante e l' Egitto sarebbero ritornati a rinascere ed a commerciare attivamente anche con l' Italia, ed in particolare il suo Sud.

Grande protagonista quindi, ancora una volta, sarà il commercio, che grazie a questi abili pensatori illuministi, assumerà un ruolo decisivo per il rilancio italiano nel Mediterraneo. Partendo, però, da un' idea ben precisa: una netta posizione anti-britannica.

Questo stimolava la formazione del triangolo di cui ho parlato precedentemente, che vede un Mediterraneo franco-ispano-italiano, il frutto della collezione di dominazioni che si erano alternate nella sua storia fino ai tempi attuali, e che però avevano origini molto antiche.

Vincenzo Cuoco, inoltre, aveva costruito la propria idea partendo proprio da Venezia e da Genova, i cui miti erano serviti per la formazione completa della marittimità italiana, e a tracciare il disegno di ciò che sarebbe stata l' Italia sulla scena geopolitica, commerciale e geostrategica del Mediterraneo.

Il regista di tutto ciò, di tutto questo “ film “ che si era creato e che era durato per troppo tempo era il nostro Generale Corso, Napoleone.

Napoleone, tuttavia, si contraddistingueva proprio per il suo considerare semplicemente l' Italia settentrionale, emarginando e considerando poco ciò che stava al Sud della linea Cisalpina.

Con Giuseppe Bonaparte, e poi Murat, però, Napoli si affermò come la regina di una missione civilizzatrice e colonizzatrice nell' intero scenario marittimo e mediterraneo.

Nel 1929, a Napoli, durante il suo intervento al diciassettesimo Congresso della Società Nazionale per la storia del Risorgimento, lo storico nazionalista Renato Sòriga esaltava Galdi e le sue idee così anticipatrici della visione mediterranea.

E' fuori dubbio che Galdi avesse dato l' input che serviva per una nuova “ alba “ italiana, che le consegnasse il ruolo che meritava all' interno del mare nostrum.

Pertanto, il mio lavoro di analisi, partendo dalla creazione del sistema di porti franchi alimentato dal Generale Corso, Napoleone Bonaparte, che con le sue azioni ha contribuito alla storia della Penisola Italica e dell' imponente del Mar Mediterraneo sullo scenario internazionale, arriva a chiarificare ed a dare una delucidazione precisa sul ruolo assunto dal grande mosaico mediterraneo.

Il mio percorso di riflessione è stato guidato dalla mia curiosità di scoprire come fossero articolate le strategie di politica commerciale dell' epoca.

Il filo conduttore della mia tesi è stata la mia convinzione che il commercio sia da sempre stato il motore delle relazioni economiche tra paesi nel mondo ; relazioni che, però, prima di essere economiche, sono quindi umane.

Il mar Mediterraneo, con i suoi colori, la sua architettura, il suo clima ed i popoli che l' hanno attraversato, ha contribuito alla formazione di una vera e propria identità mediterranea che oggi si manifesta nel cosiddetto Mare Nostrum.

Ho sentito il Mediterraneo come “ mio “, e di ciascun popolo che ha la fortuna di esser bagnato da esso.

Crocevia di culture, ha formato la società odierna, alimentato dibattiti e continuato antiche tradizioni, fin dai tempi di Odisseo.

Ancora una volta, l'elaborazione del rapporto naturale, quel binomio uomo/ambiente che caratterizzava gli italiani ed il loro Mediterraneo aveva costruito le basi per la costruzione del presente.

E Napoli, nel presente, è la capitale del mediterraneo per eccellenza.



Ringraziamenti

Non è stato semplice trovare un argomento di tesi finale che potesse rispecchiare appieno la mia personalità ed al contempo le mie passioni, ed invece, ho avuto la fortuna di esser seguita da un Professore che fin da subito ha percepito il mio campo d'interesse, mostrando curiosità ed apertura verso le mie proposte.

Per una partenopea come me è stata sicuramente un 'avventura coinvolgente poter studiare nella Serenissima (tanto letta e sognata !) e scrivere sul Mediterraneo, includendo la mia Napoli, le mie origini e trovandone legami ed assonanze con gli altri popoli del mare.

Tutto ciò è stato possibile, quindi, grazie naturalmente ai miei relatori, il Prof. Antonio Trampus ed alla disponibilissima Prof.ssa Giulia Delogu, la quale mi ha fornito tutto il materiale e le fonti storiche di cui avevo bisogno per allargare la mia visione e conoscenza mediterranea.

Mi sento fortunata, onorata e privilegiata ad aver concluso il mio percorso di studi presso l' Università Ca' Foscari di Venezia, in quanto in due anni mi ha fornito ogni comodità, ogni agio, viziandomi e rispettandomi sempre come persona e come studentessa ; grazie alla mia Università ho avuto modo di studiare in Erasmus alla Sorbonne IV di Parigi, alla celeberrima facoltà di storia, dove ho potuto dare il meglio di me, massima espressione del mio essere, e dove ho capito quanto la lingua e la cultura francese siano parte di me. Ho toccato con mani e piedi ciò che ho sempre letto nei miei libri.

Ca' Foscari mi ha insegnato che con volontà ed organizzazione si raggiungono vette inaspettate.

Tuttavia, ho imparato che le distanze esistono soltanto nella nostra mente e che il mare è così immenso da non poter mai esser imbottigliato, proprio come la libertà di amare oltre tutto. L'amore è ovunque, e non serve cercarlo vicino, esso è in ogni sorriso che facciamo, in ogni gesto quotidiano fatto con gentilezza, cortesia ed umanità.

Ed è perciò che dico grazie a colui mi ha fatto scoprire la storia delle relazioni mediterranee, e che sicuramente starà osservando il tutto in un mondo fantastico forse un po' più profondo e sensibile di questo: il mio caro Prof. Matteo Pizzigallo.

Grazie a te, Pasquale, che m' insegni ogni giorno a credere all' amore che non conosce domande, ma soltanto risposte attraverso la volontà di costruire castelli insieme.

Tu mi fai capire che bisogna proteggere sempre l' amore, custodirlo e prendersene cura.

Ringrazio ogni singola persona che ho conosciuto in questi due anni: ho imparato qualcosa dal volto di ognuno.

Ogni persona è stata un'esperienza per me, un viaggio interiore che rende la mia vita vissuta.

Ogni persona è unica.

Ma il mio porto, quello dove attracco sempre si trova a Castellammare di Stabia.

Ed è per questo che la mia riva sarà per sempre la mia Famiglia, e potrò andare a largo e smarrirmi tra l'impeto delle onde, ma ritornerò sempre e per sempre a loro: papà, mamma e Denise.

Io sono loro, e loro sono me, ed insieme noi siamo e saremo "Mare".

Bibliografia:

- F. BRAUDEL, *Il Mediterraneo. Lo spazio, la storia, gli uomini, le tradizioni*, Bompiani, Milano, 1985 p. 7).
- André Robinet, « La géo-politique méditerranéenne de G. W. Leibniz », dans *L'espace politique méditerranéen*, op. cit., p. 245-251.
- Fernard Braudel, « La Méditerranée » .
- Antonio Iodice, « L'istituzione del porto franco in un Mediterraneo senza frontiere », in *Politics, Rivista di studi politici*, (5), 1 / 2016, 19-33.
- Bertas, Pierre. 1898. *Marseille port franc*. Marseille: Moullot.
- Archivio di Stato di Livorno (ASL), Magistrato poi Dipartimento di Sanità marittima, F 623-705.
- M. C. Engles, *Merchants, Interlopers, Seamen and Corsairs: The "Flemish" Community in Livorno and Genoa*, Hilversum 1997, pp. 21-46.
- Calafat, Guillaume. 2012. "Être étranger dans un port franc. Droits, privilèges et accès au travail à Livourne (1590-1715)." *Cahiers de la Méditerranée* 84: 102-22.
- D. Panzac, *Quarantaines et lazarets*, Aix-en-Provence 1986, pp. 173-176. 10.
- Jean Charpentier et François Lebrun (sous la dir.), *Histoire de la Méditerranée*, Paris, Seuil, 2001 2 (I éd. 1998), p. 164-306.
- Katerina Galani, " The Napoleonic wars and the disruption of mediterranean shipping and trade: british, greek and american merchants in Livorno. " *The Historical Review / La Revue Historique Institute for Neohellenic Research*, Volume VII (2010).
- BOUDON JACQUES- OLIVIER, *La campagne d’Egypte*, Paris, Belin, 2018.
- Henry Laurens, *L’expédition d’Egypte 1798-1801*, Editions du Seuil, 1997.
- Robert Solé, *Bonaparte à la conquête de l’Egypte*, Editions du Seuil, 2006.

- BOUDON JACQUES- OLIVIER, Napoléon Bonaparte. Le 1er Empire, Paris, Editions Jean-Paul Gisserot, 2011.
- Paul Guichonnet, Histoire de l'Italie. La monarchie libérale 1870-1922, Paris, Hatier Université, 1969.
- Napoléon et Venise, 1796-1814, Éditions de Fallois, Paris 2002.
- Pierre Daru, Histoire de la République de Venise. F.Didot, Paris, 1819, vol.5, XXXV.p.2.
- Pivec-Stelè (M.), La vie économique des Provinces illyriennes.
- The Helsinki Centre for Intellectual History, 5-6 June 2019.
- A General History of Free Ports: The Global Impact of European Political Economy – Giulia Delogu (Università Ca' Foscari).
- Giulia Delogu, Giulio Farella – Ridisegnare Venezia tra sviluppo portuale e protezione della laguna: una questione di lungo periodo, Mediterranea - ricerche storiche – Anno XVII-Dicembre 2020.
- Giulia Delogu - Venezia dopo Venezia: funzioni e immagini delle città porto tra età napoleonica e austriaca – Edizioni Mosetti Trieste 2019- A cura di Antonio Trampus.
- Giuseppe Galasso, Storia d'Italia, vol. XV, Il Regno di Napoli, tome II Il Mezzogiorno spagnolo (1494-1622), tome III Il Mezzogiorno spagnolo e austriaco (1622-1734), tome IV Il Mezzogiorno borbonico e napoleonico (1734-1815), Turin, Utet, 2005-2007.
- Franco Venturi, « Il movimento riformatore degli illuministi meridionali », Rivista storica italiana, LXXIV, 1962.
- Giuseppe Galasso, La filosofia in soccorso de' governi. La cultura napoletana del Settecento, Naples, Guida, 1989.
- Girolamo Imbruglia (sous la dir.), Naples in the eighteenth century. The birth and death of a nation State, Cambridge, Cambridge University Press, 2000.
- Matteo Galdi, Memorie sul Mediterraneo, mémoire 1, dans Id., Memorie diplomatiche, op. cit., p. 119.

- Giuseppe Galasso, « Le stéréotype du napolitain et ses variantes régionales », dans Id., *L'autre Europe*, Rome, École française de Rome, 1992, p. 145-188 (éd. or. it. 1982).
- Anna Maria Rao, « La Méditerranée: une frontière ? Le cas de Naples au XVIII e siècle », dans Pasi Ihalainen et alii (sous la dir.), *Boundaries in the Eighteenth Century – Frontières au dix-huitième siècle*, Revue internationale d'études sur le dix-huitième siècle (RIEDS), I, 2007.
- Renato Sòriga, « L'avvenire mediterraneo d'Italia secondo la mente d'un "patriota" del 1794 », *Rassegna storica del Risorgimento*, XVII, 1930.
- F. BARRA, *Il Decennio francese nel Regno di Napoli*, I, Plectica, Salerno, 2007.
- J. RAMBAUD, *Naples sous Joseph Bonaparte (1806-1808)*, Plon-Nourrit et Cie, Imprimeurs-Éditeurs, Paris, 1911.
- P. NAPOLI SIGNORELLI, *Vicende della coltura nelle Due Sicilie, dalla venuta delle colonie straniere fino ai nostri giorni*, tomo VIII, Vincenzo Orsini, Napoli, 1811.
- A.D E MARTINO, *Giustizia e politica nel mezzogiorno 1799-1825*, cit., p. 167.