

## IL PROBLEMA DELLA MARINA TOSCANA AL TEMPO DEGLI ULTIMI LORENA

Verso la metà del Settecento si erano fatte più evidenti le avvisaglie di una crisi destinata, sia pure con alti e bassi e riprese rilevantissime, a dimostrarsi sul periodo lungo un processo inarrestabile ed irreversibile. E fu proprio allora che a Livorno, dove si era vissuti, su può dire da sempre, sulle marine straniere, che cominciò a frasi strada l'idea di costituire una marina mercantile toscana.

Di questa esigenza si era fatto interprete Carlo Ginori, governatore di Livorno dal 1746 al 1757. Un uomo di larghissime vedute ed un profondo conoscitore non solo del commercio internazionale, ma altresì della legislazione che lo concerneva. Non a caso gli era stata dedicata nel 1740 l'edizione veneziana del famoso *Consolato del mare* del Casaregis, nonché, nel 1755, l'edizione livornese dell'opera di Carlo Targa *Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime*.

Al fine di una tale costituzione, il Ginori aveva facilitato la venuta a Livorno — che di marinai ne aveva sempre partoriti pochi — di numerosi pescatori e uomini di mare, soprattutto liguri, costituendo per loro un quartiere nella zona di San Jacopo, lungi dalle mura, previo il prosciugamento della preesistente « paludetta » ed erigendovi altresì « magazzini capaci di contenere ogni sorta di legnami ed altri attrezzi adatti alla marina », come si legge appunto nella relazione del governatore in questione conservata presso l'Archivio di Stato di Livorno.

Il Ginori inoltre era venuto incontro « al predetti pescatori, marinari ed altri lavoranti di mestieri relativi alla marina » facendo elargire loro dalla Dogana una gratificazione annua, pari a dieci lire per ogni membro della famiglia, con la quale avrebbero dovuto pagare i diritti gravanti sulla carne, il pane e la farina necessari al loro sostentamento. Aveva ridotto poi, ancora a loro vantaggio, il prezzo del sale. Aveva permesso a loro di pescare senza pagare tasse; aveva dato loro la libertà di costruire bastimenti e barche, senza dipendere dalle « arti » stabilite nella città labronica, e senza dover dare prova di professionalità presso le stesse. Finalmente aveva concesso ai nuovi venuti la possibilità di riscattare le case assegnateli.

Nel 1748 intanto aveva visto la luce l'*Editto di Marina e di navigazione toscana*, dove tra le molte cose si fissavano le competenze professionali dei comandanti di nave, degli armatori e del commissario di bordo (lo scrivano), si stabilivano gli emolumenti degli equipaggi, si davano istruzioni per l'arrivo e la partenza, sulla tenuta dei libri e via dicendo, ponendo così le basi di un miglioramento qualitativo nello stesso momento in cui si s'impegnava per l'incremento quantitativo della flotta, attraverso, oltre che al richiamo di nuove e più qualificate genti, l'acquisizione di nuovi mezzi di trasporto. Grazie a tutto ciò, scrive il Baruchello, una marina sorse a Livorno, con « capitali stranieri racimolati nelle regioni marinare vicine, navi costruite anche a Livorno, ma soprattutto in Liguria ».

Secondo un manoscritto conservato nelle Carte Vivoli della Biblioteca Labronica i bastimenti toscani nel marzo 1762 e cioè una quindicina di anni circa dopo l'avvio della politica del Ginori e 5 anni dopo la sua morte erano

155 per tonnellate 17.432 con l'impiego di 1.881 tra ufficiali e marinai. Ma è un dato poco significativo, perché inclusivo di piccole unità dedite al cabotaggio locale, quali le tartane, i bovi, le barche a vela e via dicendo. I bastimenti destinati a traffici diciamo alturieri erano molte meno, ossia 38 navi e 56 pollacche per 13.262 tonnellate con 1.339 uomini di equipaggio. In sostanza dunque la marina toscana aveva avuto uno sviluppo meno che modesto.

Tale esito lo si doveva in buona parte alla classe armatoriale livornese, che nonostante gli inviti e le raccomandazioni granducali di sviluppare le proprie imprese, aveva fiaccamente risposto all'appello. Per essa andava bene il vecchio sistema di armare qualche bastimento per proprio conto, per farlo poi navigare sotto una bandiera qualsiasi, purché si fosse trattato di una nazione non in guerra con la Porta Sublime e con gli Stati barbareschi. Così avevano fatto a suo tempo l'Huigens, mercante fiammingo di nazionalità toscana, Antonio Damiani, Iacopo Finocchietti e Giuliano Ricci.

Pertanto le navi battenti bandiera toscana avevano preso a diminuire già nel 1763, allorché, alla fine dell'anno, esse erano appena 27 e le pollacche 41. Al 30 settembre 1764 le navi erano poi ancora meno, ossia 17 e le pollacche 34. « A ciò, scrive ancora il Baruchello, aveva contribuito l'atteggiamento passivo del commercio livornese che gestito in gran parte da stranieri non vedeva con simpatia questa marina... ». Una marina, riconosciamolo, un po' improvvisata, nata di malavoglia, anche se grazie ad essa si era avuto un certo incremento demografico per l'afflusso dalle regioni confinanti di esperti marinai, che dovettero, in ottemperanza all'editto in questione, assumere la cittadinanza livornese onde poter imbarcare su bastimenti toscani.

D'altronde, a peggiorare il quadro aveva contribuito altresì la politica di quegli stessi mercanti e la poca oculatezza con la quale si concedevano ai capitani le patenti di navigazione. Nel 1757 comparve una memoria redatta dal citato Giuliano Ricci, nella quale si lamentava la facilità con la quale si accordavano patenti « ad ogni ceto di persona senza dovuto riguardo alla nascita, educazione ed esperienza ». Al punto che ne disponevano soggetti che avevano visto il mare una sola volta e che supplivano alla loro ignoranza affidandosi completamente ad un pilota e non riscuotevano alcun rispetto dagli equipaggi, al punto che a bordo erano ripetute risse e disordini, come testimoniavano i giornali di bordo. « In quanto a me » affermava ancora il Ricci « penso che sia meglio l'averne un ristretto numero di bastimenti con bravi ufficiali e marinai, che l'averne uno maggiore fra cui se ne trovino degli inesperti o poco premurosi della fedele e buona consegna del carico, poiché il discredito di uno solo pregiudica al decoro di tutti ».

Ciò nondimeno, il desiderio di disporre di una marina mercantile toscana rimase negli anni di molti. Questo auspicio lo troviamo infatti espresso in una memoria del 1764 dovuta all'auditore Pierallini, anche se presentato come discutibile antidoto alla crisi del commercio di deposito. Crisi che, ovviamente, trovava la sua spiegazione in ben diverse e più ampie cause, che non in quello di non disporre di mezzi di trasporto propri. Ad ogni modo, non sembra che il Pierallini avesse dubbi sui benefici effetti di un armamento nazionale. Difatti le sue perplessità erano di differente natura. Si chiedeva egli se i toscani si sarebbero adattati volentieri ad avere una propria marina. Si domandava quindi se essi avrebbero trovato chi fosse disposto ad investire i propri capitali in

imprese di armamento. Si preoccupava poi se le altre potenze si sarebbero opposte alla crescita della marina granducale. Aggiungeva infine l'interrogativo se « i forestieri sarebbero accorsi in Toscana per godere della franchigia del paviglione Cesareo ». Ricordiamo infatti che le navi toscane potevano sulla base del trattato di pace tra l'Impero e la Sublime Porta del 1747, commerciare con i porti ottomani sotto bandiera imperiale.

Ma la cosa ben poco interessava i mercanti livornesi. Nelle loro memorie, che si succedevano di continuo su iniziativa dei sovrani lorenesi e dei loro ministri, è tutto un chiedere riforme nel campo economico, abolizione di dazi di esportazione, di dogane di transito, un avanzare istanze per la libertà delle manifatture e per il commercio dei grani. Vi si auspicava altresì la trasformazione del commercio di Livorno da quello di deposito a quello di importazione e di esportazione da e verso un retroterra, che doveva ognora ampliarsi e sviluppare una agricoltura intensiva e manifatture fiorenti. Una politica insomma di ... terraferma, dove la costituzione di una marina mercantile nazionale toscana era considerata poco o nulla.

Nel frattempo, la crisi del porto di Livorno di cui si diceva all'inizio prendeva sempre più consistenza, scavando nel corpo, sotto certi aspetti ancora robusto, dei traffici, e ciò allontanava le menti da certe ambizioni e da una politica navale. Livorno rimaneva cioè una città portuale con scarsa vocazione marinara.

Ma, anche qui, occorre intenderci. Se da una parte non vi era stata una flessione subitanea e consistente della curva dei traffici, ma, caso mai, una tendenza verso il basso, alternata a occasionali riprese, l'armamento toscano e livornese, da parte sua, anche se forse non raggiunse quelle dimensioni che ci si era prefissi, manifestò tuttavia, con il trascorrere degli anni, propensione ad accrescersi sino ad avere una consistenza più che rispettabile. Difatti, come afferma il Flore, dopo la Restaurazione si ebbe un notevole sviluppo dell'attività armatoriale livornese; fenomeno da mettersi probabilmente in relazione con il ridursi della funzione internazionale dell'emporio, che « si era dimostrata un impedimento piuttosto che un incentivo alla creazione di una flotta locale ».

Nella presente mostra è possibile cogliere qualche testimonianza, sia pure sporadica, di questo processo. Così la promessa di lealtà alla bandiera toscana pronunciata nel 1781 da Benedetto Gazzano, domiciliato a Livorno, capitano della pollacca *Il conte di Belgioioso*, della portata di 180 tonnellate, mentre nel 1790, attraverso il ruolo della nave di 450 tonnellate *Madonna di Montenero*, comandata dal capitano Jacopo Castelli di Livorno, si apprende che la stessa era destinata a viaggi nelle lontane Indie Orientali. Non meno significativo è poi il varo, il 9 novembre 1826, del vascello *Il Leone*, di 60 cannoni, costruito a Livorno da Luigi Mancini. Per una valutazione d'insieme su quella che era poi la consistenza della Marina toscana, soccorrono due documenti presentati altresì in questa occasione; uno è lo *Stato generale comparativo degli anni 1838 e 1839 dei bastimenti toscani*, e l'altro è la *Statistica* dello Zuccagni Orlandini del 1850.

Naturalmente a queste due ultime statistiche se ne possono aggiungere diverse altre, e tutte — malgrado la inconfrontabilità tra di loro e la probabile approssimazione — indicano un notevole accrescimento dell'armamento toscano prodotti in un ristretto arco di tempo. Infatti, secondo i dati del Serristori,

la flotta toscana nel 1840, considerando solo le navi superiori alle 50 tonnellate, sarebbe stata suddivisa tra Livorno, con 106 bastimenti per 13.554 tonnellate, e l'Isola d'Elba, con 35 bastimenti per 2.524 tonnellate. A detta del Baldasseroni poi, i bastimenti di « lungo corso » nel 1846 sarebbero stati 30 per tonnellate 7.500 per passare a 100 per tonnellate 28.625 un decennio più tardi. Ed in questa esemplificazione potremmo ancora fare ricorso agli *Annali Universali di Statistica*, all'*Annuario del Correnti*, ai molti studi dello Scarabelli ed a quello di Bodio del 1865 che tralasciamo. Non si può però ignorare quanto afferma il Kiaer, e cioè che il tonnellaggio della marina mercantile mondiale ebbe una una stasi, se non una involuzione, tra il 1815 ed il 1840 e l'asserzione del Groppallo che dal 1840 l'armamento dei velieri fiorì nelle maggiori città: Marsiglia, Trieste, Palermo, Genova, Napoli, e appunto Livorno.

Questa ripresa della Marina toscana fu frutto della politica del principe o rispecchiò tendenze generali e sollecitazioni di carattere esterno? E' difficile dirlo. Sembrerebbe, comunque che, malgrado quell'incremento, nel 1856 non si fosse ancora raggiunto lo scopo, se in quello stesso anno Francesco Bonaini batteva il tasto sulla necessità di disporre di una adeguata marina mercantile come elemento fondamentale per l'avvenire di Livorno, e lo Zobi, l'anno successivo, sosteneva l'urgenza per questa città di far funzionare una scuola nautica, additando appunto nell'incremento della Marina toscana, la via da seguire per un migliore avvenire dell'emporio labronico.

Cesare Ciano