

CENTRO ITALIANO PER GLI STUDI STORICO-GEOGRAFICI

GEOSTORIE

BOLLETTINO E NOTIZIARIO



Anno XXI – nn. 1-2

GENNAIO-AGOSTO 2013

Geostorie. Bollettino e Notiziario del Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici
Periodico quadrimestrale
Direzione e Redazione: c/o Dipartimento di Studi Storici Geografici Antropologici
Via Ostiense, 234 - 00144 ROMA - Tel. 06/57338550, Fax 06/57338490
Direttore responsabile: CLAUDIO CERRETI
Segreteria di Redazione: ANNALISA D'ASCENZO, CARLA MASETTI, ARTURO GALLIA
Autorizzazione del Tribunale di Roma n. 00458/93 del 21.10.93

Stampa: Brigati Tiziana - Genova-Pontedecimo

COMITATO DI COORDINAMENTO DEL CENTRO ITALIANO
PER GLI STUDI STORICO-GEOGRAFICI, PER IL TRIENNIO 2011-2013

<i>Ilaria Caraci</i>	Presidente onorario
<i>Claudio Cerreti</i>	Coordinatore centrale
<i>Massimo Rossi</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia della cartografia</i>
<i>Paola Pressenda</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia della geografia</i>
<i>Anna Guarducci</i>	Coordinatore della sezione di <i>Geografia storica</i>
<i>Carla Masetti</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia dei viaggi e delle esplorazioni</i>
<i>Elena Dai Prà</i>	Responsabile per i rapporti con gli enti stranieri
<i>Luisa Spagnoli</i>	Responsabile per i rapporti con gli enti italiani
<i>Annalisa D'Ascenzo</i>	Segretario-Tesoriere
<i>Maria Mancini</i>	
<i>Lucia Masotti</i>	
<i>Silvia Siniscalchi</i>	Revisori dei conti

I testi accolti in «Geostorie» nella sezione «Articoli» sono sottoposti alla lettura preventiva (peer review) di revisori esterni, con il criterio del “doppio cieco”. Per il 2013 sono revisori di «Geostorie»:

Vincenzo Aversano (Salerno), Simonetta Ballo (Messina), Giuliano Bellezza (Roma), Edoardo Boria (Roma), Catherine Bousquet-Bressolier (Paris), Andrea Cantile (Firenze), Laura Cassi (Firenze), Simonetta Conti (Caserta), Veronica Della Dora (London), Renata De Lorenzo (Napoli), Laura Federzoni (Bologna), Silvia Gaddoni (Bologna), Floriana Galluccio (Napoli), Nicola Labanca (Siena), Fabio Lando (Venezia), Giorgio Mangani (Ancona), Alberto Melelli (Perugia), Andrea Pase (Padova), Alessandro Scafì (London), Mary Sponberg Pedley (Ann Arbor), Maria Luisa Sturani (Torino), Chet Van Duzer (San Francisco), Andrea Zagli (Siena), Isabella Zedda (Cagliari).

Si ringrazia Simona Onorri per il prezioso aiuto di correzione e verifica delle bozze.

In copertina:

Planisfero di Vesconte Maggiolo, Fano, Biblioteca Federiciana
Finito di stampare: giugno 2014

INDICE

- Lorenz Böninger* Don Niccolò Germano e
Arrigo Martello: due
cartografi tedeschi nella
Firenze del Quattrocento pp. 9-20
- Don Niccolò Tedesco and
Arrigo Martello: two
german cartographers in
fifteenth century Florence
- Antonio Cortese* Il ruolo del paese ospitante
nella determinazione dei
flussi migratori. Il caso del
porto di Livorno nel
Granducato di Toscana fra
Cinquecento e Seicento pp. 21-36
- The role of the host country
in the determination of
migratory flows. The case of
the Port of Livorno in the
Grand Duchy of Tuscany
between 1500s and 1600s
- Emilia Sarno* Napoli *fucina geografica*
nel primo Ottocento. Il
caso Luigi Maria Galanti pp. 37-48
- Naples *geographical forge*
in the first nineteenth

century. Luigi Maria
Galanti case

Stefano Piastra,
Giorgio Casacchia L'interesse dell'opera di
Giuseppe Ros per gli studi
storico-geografici pp. 49-73

The importance of
Giuseppe Ros' works in
the context of geo-
historical studies

NOTE pp. 75-113

Vladimiro Valerio Spunti e osservazioni dal
libro di Lucio Russo
L'America dimenticata.
I rapporti tra le civiltà e un
errore di Tolomeo pp. 77-97

Ideas and comments from
the book of Lucio Russo
L'America dimenticata.
I rapporti tra le civiltà e un
errore di Tolomeo

Annalisa D'Ascenzo La geografia e l'importanza
delle verifiche sul territorio.
Il seminario itinerante sui
luoghi del cratere aquilano
organizzato dalla Società
geografica italiana
(L'Aquila, 3-5 maggio 2013) pp. 99-113

The Geography and the
importance of verification
on the territory. The
itinerant seminar on the
Abruzzo's earthquake
organised by the Società

geografica italiana
(L'Aquila, 3-5 may 2014)

SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE

pp. 115-142

ANTONIO CORTESE

IL RUOLO DEL PAESE OSPITANTE NELLA
DETERMINAZIONE DEI FLUSSI MIGRATORI.
IL CASO DEL PORTO DI LIVORNO NEL GRANDUCATO DI
TOSCANA FRA CINQUECENTO E SEICENTO

Le cause che concorrono a determinare gli spostamenti territoriali di popolazione – mi riferisco alle migrazioni internazionali – sono sicuramente varie e molteplici. Ci si sposta per cogliere maggiori opportunità di lavoro, a seguito di eventi bellici che talvolta ridefiniscono i confini di uno Stato e comunque per sfuggire alle conseguenze disastrose di una guerra (si pensi ai nostri esuli dalle terre cedute alla Jugoslavia dopo la fine del secondo conflitto mondiale), per sottrarsi a persecuzioni religiose, per motivi politici e così via. La storia è stata poi talvolta caratterizzata da spostamenti più o meno coatti di popolazione, determinati in primo luogo dall'esigenza di garantire l'omogeneità etnico-nazionale di aree territoriali determinate¹.

La migrazione, evento ripetibile che ha radici solamente sociali, è in altri termini un fenomeno che non è agevole costringere entro schemi e modelli. Va però detto che è quasi sempre chiaramente individuabile una causa di fondo comune quale determinante principale, l'esistenza di uno squilibrio demografico-economico fra il luogo di origine e il luogo di destinazione. È quella che è stata definita “pressione demografica differenziale”, intesa per l'appunto come diversità nel rapporto tra ritmo di sviluppo demografico e ritmo di sviluppo economico (FEDERICI, 1965).

In una prospettiva storica va, naturalmente, precisato che in epoche lontane era più difficile ipotizzare trasferimenti che comportavano il superamento di lunghe distanze (per le migrazioni transoceaniche il solo costo del viaggio rappresentava un ostacolo notevole) e che non vi erano precise notizie sulle quali fondare la decisione di scegliere una particolare mèta. Con riferimento a periodi più recenti, occorre ricordare la meritoria attività svolta tra il 1946 e il 1951 dall'IRO (International Refugee Organization) per assistere i profughi in diversi paesi europei e asiatici e, successivamente, dallo UNHCR (United Nations High Commissioner for

¹ Più ampi che in passato sono ad esempio stati quelli che hanno riguardato la storia europea del XX secolo (CATTARUZZA, DOGO, PUPO, 2000).

Refugees) che ancora oggi opera in più di cento paesi per prestare aiuto a persone fuggite dalle proprie case a causa di conflitti in corso.

Nella concreta determinazione delle correnti migratorie, un ruolo importante è naturalmente sempre spettato ai governi dei paesi ospitanti². Su quest'ultimo aspetto intendo soffermare la mia attenzione con alcune sintetiche considerazioni di carattere generale con le quali introdurre il tema dell'afflusso di mercanti del quale si giovò secoli fa il Granducato di Toscana per lanciare il nascente porto di Livorno.

Quando si creano le condizioni favorevoli per gli spostamenti di popolazione – e qui mi riferisco alla pressione demografica differenziale sopra richiamata – è evidente che l'apertura di alcuni paesi nei confronti dell'immigrazione per ampliare lo sfruttamento di vasti territori (per la realizzazione di importanti infrastrutture, per sostenere lo sviluppo industriale e altro ancora) influisce sulla direzione delle migrazioni internazionali.

L'immigrazione, ad esempio, costituisce uno dei caratteri originali dell'esperienza storica degli Stati Uniti e si configura come il principale elemento a partire dal quale è scaturita la natura multietnica, multirazziale e multiculturale dell'odierna società americana. La crescita demografica resterà la causa principale di vitalità di questo paese che entro la metà del secolo avrà 350 milioni di persone sotto i sessantacinque anni (KOTKIN, 2010). Già verso la fine del Settecento, George Washington aveva affermato che:

«il seno dell'America è pronto a ricevere non solo lo straniero ricco e rispettabile, ma gli oppressi e i perseguitati di tutte le nazioni e religioni alla cui partecipazione ai nostri diritti e privilegi daremo il benvenuto se, con decenza e condotta appropriata, sembreranno meritarsene il godimento» (LUCONI, PRETELLI, 2008, p. 53).

All'inizio la concessione di terre per una somma nominale ai coltivatori che si fossero impegnati a insediarsi per almeno cinque anni e ad apportarvi delle migliorie, poi l'avvio della costruzione delle ferrovie transcontinentali e successivamente il boom industriale della fine dell'Ottocento, hanno prodotto effetti ben noti sul versante dell'immigrazione, effetti che continuano al punto che di recente si è potuto affermare che «per la prima volta dai tempi della Febbre dell'oro, i bianchi – *non hispanic* – quasi l'ottanta per cento della popolazione nel 1970 – sono diventati una minoranza» (DAVIS, 2000, p. 19).

² E anche di quelli, naturalmente, che hanno alimentato flussi migratori in uscita.

Considerazioni analoghe potrebbero essere svolte per gli altri grandi paesi di immigrazione: Argentina, Brasile, Australia, ecc. Mi limito perciò a pochi cenni.

In Argentina – una sterminata distesa di territori dotata di cospicue e preziose risorse, popolata in origine da scarse popolazioni socialmente e tecnicamente arretrate – fu dopo la rivoluzione del 25 maggio 1810 che le autorità sollecitarono gli stranieri a immigrare e a insediarsi definitivamente nel paese e per incoraggiare questa immigrazione fu anche decisa la vendita di terre e la creazione di centri abitati nella campagna (DEVOTO, ROSOLI, 1988)³.

Dopo la fine della seconda guerra mondiale, l'Australia, che in precedenza in base all'empire settlement scheme aveva portato avanti un programma di immigrazione dai vari paesi dell'impero britannico, si aprì a flussi provenienti da altre aree. "Populate or perish", il motto di popolare il paese o perire, era alla base di questo nuovo impulso dato all'immigrazione (BINI, 2007). Tra il 1947 e il 1968 quasi due milioni di immigrati arrivarono in Australia, metà dei quali non di lingua inglese. Per quanto riguarda la componente italiana, può essere ricordato che nel 1951 venne stipulato fra il governo italiano e quello australiano un accordo per la cosiddetta "emigrazione assistita": costava 17.500 lire per ciascun adulto con l'obbligo di una permanenza di due anni in Australia.

Senza dilungarmi ulteriormente in richiami che in questa sede risulterebbero eccessivi, segnalo ancora un caso che può essere accostato a quello che, come ho più sopra accennato, mi riprometto di approfondire. Quando i francesi di Napoleone lasciarono l'Egitto, il paese ritornò sotto il governo turco. In quegli anni, sbarazzatosi dei Mamelucchi, prese il potere Mohammed Alì il quale, mediante il pagamento di un tributo annuo alla Porta, ottenne l'investitura perpetua dell'Egitto, col titolo di pascià, con diritto di trasmetterla ai suoi discendenti sotto la sovranità nominale della Turchia. Egli dette impulso al risanamento e al riassetto del sistema amministrativo egiziano dopo secoli di immobilismo feudale.

«Gli interventi del viceré, considerato il padre dell'Egitto moderno, furono guidati dalla convinzione che solo attraverso l'inserimento negli apparati dello Stato di elementi stranieri qualificati potesse attuarsi fino in fondo il ricambio delle classi dirigenti, indispensabile se si voleva uscire da una

³ Per quanto riguarda l'immigrazione dall'Italia, è da ricordare che dopo l'unificazione, la nostra agricoltura dovette avviare un processo di razionalizzazione e meccanizzazione che non poté non portare all'emarginazione e all'espulsione di masse di contadini (DE ROSA, 1988).

situazione di arretratezza e di stasi socio-economica» (IACOVELLA, 1994, p. 63)⁴.

È giunto ora il momento di fare un bel salto all'indietro di alcuni secoli, fino alla Toscana dei primi anni del Cinquecento. L'Italia era allora un dominio spagnolo, di cui Napoli e Milano costituivano i capisaldi. A Firenze la caduta della Repubblica aveva riportato al potere i Medici. Il duca Alessandro governava con pugno di ferro. Fu assassinato dal cugino Lorenzino. Alla successione fu designato nel 1537 Cosimo, il figlio di Giovanni de' Medici, detto delle Bande Nere, un giovane di diciassette anni che sino allora aveva vissuto con la madre in campagna. Intelligente, ma di spirito autocratico, diede il colpo di grazia alla tradizione di libertà del popolo fiorentino, superando le gravi difficoltà che gli venivano dagli avversari della sua famiglia, dai fautori del governo repubblicano, dai fuoriusciti appoggiati dal re di Francia, dalle tendenze autonomistiche dei Comuni assoggettati.

Il principale ostacolo al suo desiderio di allargare i confini del ducato era costituito da Siena, alleata dei francesi, che presidiavano la città con una guarnigione. Con una mossa abile e improvvisa, profittando dell'impossibilità della Francia a inviare rinforzi, spedì un esercito alla conquista della città. Colta di sorpresa, dopo una resistenza eroica e disperata, nel 1555 Siena si arrese. Filippo II però tenne per sé Orbetello, Talamone, Monte Argentario, Porto Ercole e Porto Santo Stefano, costituendo nel 1557 lo Stato dei Presidi. La Toscana diventava, con quello pontificio, il più importante stato dell'Italia centrale⁵ (fig. 1).

Cosimo I aspirò al titolo regio ma la congiunta opposizione di Francia e Spagna frustrò il suo desiderio, ed egli dovette accontentarsi di ottenere da papa Pio V il titolo di granduca.

A Cosimo I, che mi piace ricordare il Cellini definì «più mercadante che duca» (ROMANO, 1959, p. 284), succedette il dissoluto Francesco; poi, fu la volta di Ferdinando I (che riordinò economicamente il granducato), di Cosimo II (forse il migliore della famiglia) e, infine, di Ferdinando II⁶.

⁴ Importante fu il contributo dell'emigrazione italiana (CORTESE, 2012).

⁵ Pisa fa parte del Ducato mediceo a partire dal 1530. Restano indipendenti alcuni stati minori: la Repubblica di Lucca, il Ducato di Massa e Carrara sotto i Cybo e il Principato di Piombino sotto gli Appiano, comprendente anche gran parte dell'Isola d'Elba (una parte di essa, con Portoferraio, è in mano ai Medici).

⁶ Con Gian Gastone, settimo granduca di Toscana, la dinastia medicea nel 1735 si estinse.



Figura 1. L'alta e la media Italia dal 1492 al 1559 (ROMANO, 1959)

In questi anni l'autorità granducale si adoperò per l'ampliamento del porto di Livorno e per favorirne lo sviluppo. Con l'inizio del ducato di Cosimo I la ripresa dei traffici fiorentini dopo un quarantennio di guerre e la rinnovata preminenza, in questi commerci, del mercato di Pisa, venendo a coincidere con il progressivo interrimento di Porto Pisano, posero le condizioni per fare di Livorno il maggior porto della Toscana (praticamente, la nuova città fu fondata unendo il villaggio medioevale ai resti di Porto Pisano). Sempre sotto il ducato di Cosimo I, Livorno beneficiò di esenzioni fiscali e di amnistie di ogni genere; il suo nuovo ordinamento doganale aprì ai traffici internazionali il porto, che nel frattempo si iniziava ad ampliare (con la costruzione del bacino principale) e a collegare a Pisa mediante il canale dei navicelli (ultimato tra il 1573 e il 1576)⁷.

L'avveduta politica granducale fece in altri termini di tutto per rendere efficiente il porto, fornendolo di tutte le strutture necessarie, come la dogana nuova, compiuta nel 1546, e l'arsenale, dello stesso periodo. Nel 1569 fu iniziata la costruzione di due nuovi moli, mentre la Fortezza Nuova

⁷ Quest'opera evitava alle merci dirette verso l'entroterra toscano, o viceversa, il difficile imbocco dell'Arno e, allo stesso tempo, faceva deviare le acque di alcune paludi che rendevano malsana l'aria intorno a Livorno.

fu edificata nel 1590 in soli cinque mesi e la darsena di alto fondo per i grandi velieri fu scavata con uguale celerità l'anno seguente (PAGANO DE DEVITIIS, 1990). Livorno divenne il porto più moderno e attrezzato del Mediterraneo.

La caratteristica di traffico di transito, definitivamente assunta dal movimento mercantile internazionale nei porti italiani durante la seconda metà del Seicento, andava ad acuire i problemi insiti nella divisione politica della penisola e nella competizione fra i vari stati, che naturalmente ne scaturiva. Vi fu una vera e propria corsa fra i vari porti dell'Italia settentrionale per accaparrarsi il traffico di transito delle navi inglesi e olandesi (PAGANO DE DEVITIIS, 1990).

Esenzioni fiscali⁸ e modernità del porto furono i fattori che determinarono il successo del porto di Livorno che era altresì favorito dalla sua collocazione geografica sia nei confronti di Venezia e Ancona, in quanto si trovava più vicino alla rotta seguita dalle navi nordiche verso Levante, sia rispetto a Genova, poiché aveva una posizione equidistante dalle direttrici terrestri in partenza dall'Italia settentrionale verso il Nord Europa, mentre le imbarcazioni dirette verso l'Italia meridionale, dove erano poste le usuali fonti di approvvigionamento, salpando dal porto toscano dovevano affrontare un viaggio più breve (IBIDEM). La sua grande espansione durante il secolo XVII, si è osservato, «non rappresentò altro che il trionfo della marineria inglese nel Mediterraneo» (CIPOLLA, 1974, p. 375).

Livorno era una base necessaria alla navigazione inglese nel Mediterraneo per gli approvvigionamenti, la manutenzione, le riparazioni e gli eventuali rifornimenti di attrezzature navali. Nel Seicento era considerato lo scalo o il deposito di tutto il commercio inglese in Levante. Se nel 1573-1574 erano arrivati a Livorno 357 battelli, nel 1609-1610 se ne contarono 2.454 (BRAUDEL, ROMANO, 1951).

In sintesi, per dirla con Cassandro:

«Livorno è stata una creazione medicea, il frutto cioè di un progetto politico ed economico che i granduchi di Toscana, dal secondo Cinquecento in poi, hanno realizzato e condotto a buon fine. In effetti, l'idea di costruire un grande porto commerciale in quel piccolo scalo scarsamente protetto da difese naturali, che Firenze aveva acquistato fin dal 1421 da Genova, era stata da tempo accarezzata dai Medici, ma solo con Cosimo I la trasformazione cominciò a realizzarsi inserendosi in una politica economica di più ampio respiro che doveva e voleva tenere conto anche degli equilibri

⁸ Era più conveniente scaricare le merci dirette in Veneto a Livorno che a Venezia; i suoi governanti, dichiarandolo porto franco, offrivano libertà di movimento alle merci e bassi costi doganali, vantaggi sconosciuti sia a Genova che a Venezia.

e della congiuntura internazionale e che trovava le premesse essenziali, indispensabili, nella formazione e nel riassetto amministrativo del granducato. [...] La politica di trasformazione urbanistica e portuale si accompagnò a precise e lungimiranti disposizioni volte a incrementare i traffici e il popolamento, ad attirare uomini e mezzi in grado di svolgere un ruolo essenziale per lo sviluppo economico livornese. Certo, tutto questo non sarebbe stato sufficiente se, parallelamente, non si fosse affermata una congiuntura economica favorevole a livello europeo, soprattutto nei grandi paesi marinari del nord (Inghilterra, Olanda, Francia), in fase di grande espansione, cui Livorno fu strettamente legata» (CASSANDRO, 2008, pp. 215-216).

Anni	Popolazione
1601	3.118
1609	5.046
1616	7.509
1622	9.103
1632	8.392
1633	8.642
1642	11.954
1643	11.597
1645	10.079

Tavola 1. Popolazione di Livorno in alcuni degli anni del periodo 1601-1645
(FASANO GUARINI, 1980)

A seguito delle vicende sin qui sinteticamente descritte, la popolazione di Livorno naturalmente crebbe. Alla fine del ducato di Ferdinando I (nel 1609 quando furono tolti i limiti di tempo al deposito franco istituito nel 1565), come mostra la tavola 1, toccò le cinque mila anime (secondo alcune stime venne superata la soglia degli otto mila abitanti). Aumentò ulteriormente negli anni successivi. Parallelamente all'incremento demografico, ebbe ovviamente impulso l'attività edilizia. Insieme al porto fu, infatti, costruita una città nuova (fig. 2).

La decisione politica di fare di Livorno un presidio militare a servizio del porto, piuttosto che un polo commerciale e di scambi, quale poi risulterà invece dalle modifiche della sua struttura interna, trova riscontro nella forma della nuova città e nel rapporto tra il suo tracciato e il borgo preesistente.

Il progetto di fondazione ha, infatti, il carattere di una scelta territoriale piuttosto che urbanistica. È scelta territoriale la dimensione dell'impianto, la rete di collegamenti con Pisa, e l'articolazione dei baluardi; è però assenza di connotati urbani la meccanica ripetizione delle *viae militares*, la non qualificazione dello spazio né nei vuoti degli incroci, né nei pieni degli isolati, la smagliatura della rete viaria tra il vecchio e il

nuovo tracciato, come tra questo e quello delle fortificazioni (CONFORTO, 1980a).

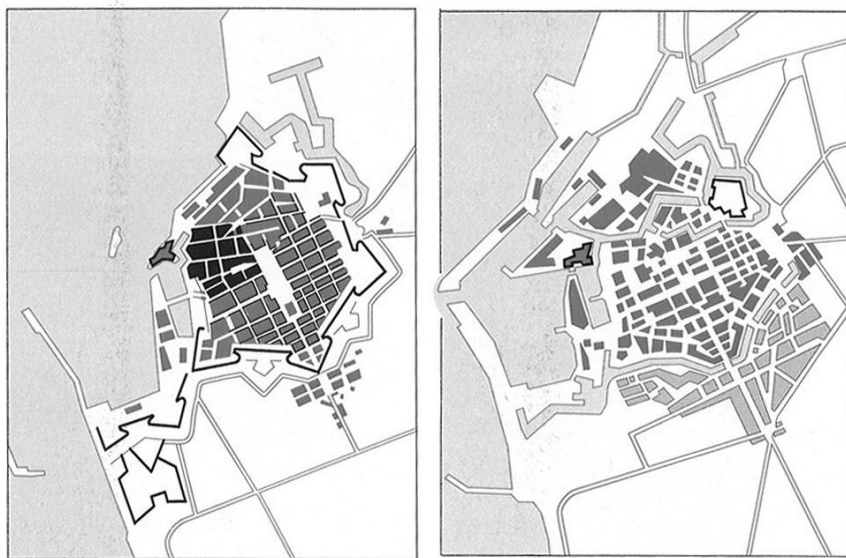


Figura 2. Lo sviluppo di Livorno dal Cinquecento (a sinistra) al Settecento (a destra); la Fortezza è segnata in neretto (TOURING CLUB ITALIANO, 1978)

Riservando attenzione alla Fortezza, si può osservare che il peso e l'importanza della Vecchia:

«rispetto al complesso della città di Livorno, si delinea, nel periodo mediceo, secondo tre fasi fondamentali che corrispondono, rispettivamente, all'individuazione del porto come elemento strategico determinante per la difesa e l'approvvigionamento, sia rispetto ai conflitti interni che contro i pirati, alla costruzione della città come momento organizzativo e di controllo della politica territoriale, alla saturazione e trasformazione del pattern di fondazione secondo una dinamica imprevista» (CONFORTO, 1980b, p. 67).

Il progetto per la nuova città non tiene in alcun conto gli accorgimenti prospettici o l'attenta calibratura dei volumi teorizzati dalla ricerca rinascimentale. Come in un modello da laboratorio deformabile all'infinito, esso definisce in primo luogo la forma e la dimensione delle opere di difesa e il tracciato viario che ne consegue. Saranno tuttavia questi elementi, una volta fissati, a costituire la misura di quanto si andrà poi a costruire anche in deroga allo stesso progetto. Dalla imprevista utilizzazione di questa griglia, del tutto priva in sé di caratterizzazione, si

svilupperà infatti la nuova città, nella quale l'iniziativa del potere economico e del ceto mercantile utilizzeranno in modo del tutto originale le valenze lasciate aperte dalla indefinizione iniziale, contrapponendo a una città simbolo, una città del tutto funzionale agli interessi della nuova borghesia finanziaria (CONFORTO, 1980a).

L'incremento demografico e, soprattutto, i flussi in arrivo che lo sostennero, costituiscono il punto di approdo della mia riflessione:

«le complexe recrutement de ses habitants [...]. A ce fait essentiel d'être une ville neuve, Livourne ne doit pas seulement son visage [...] cet air de ville américaine [...]. Elle lui doit encore sa substance, les habitants qu'elle a dû recruter, au hasard, dans toutes les directions et tout les milieux... Livourne, on le dira jamais assez, est une autre Alger» (BRAUDEL, ROMANO, 1951, p. 24).

Vi giungono forzati provenienti dal resto della Toscana, ma non solo, soldati, anch'essi di diversa provenienza, schiavi *turchi* (dal Nord Africa, dall'Egitto, dai paesi balcanici) acquistati a Malta e a Fiume. Accanto a questa gente, spesso solo di passaggio, troviamo persone più disponibili per un insediamento duraturo, attratte dalle opportunità di lavoro che l'attività portuale sembrava garantire: marittimi, piloti, ecc.⁹. Nel borgo extramurale di San Jacopo, ad esempio, i granduchi sistemarono i provetti marinai e calafati greci che permisero alle galere della marina toscana di farsi onore a Lepanto (CINI, 2000). Arrivarono anche mercanti greci (CINI, 2001; FUNIS, 2007; VLAMI, 1997). La stessa ospitalità fu offerta pure agli armeni che erano mercanti e armatori. I Medici cercarono, infatti, di attirare in tutti i modi a Livorno uomini, navi e capitali. Negli anni Sessanta del secolo XVII era famoso in città Antonio Bogus, proprietario di sei navi, cioè del trenta per cento di tutta la flotta livornese che ammontava a circa venti navi (PAGANO DE DEVITIIS, 1990; CASTIGNOLI, 1997). L'insediamento – non nuovo in realtà – fu stabilito durante l'incontro a Firenze fra Stefano V di Salamast e Cosimo I nel 1549. In effetti, nel privilegio ai mercanti levantini del 1551 insieme ai greci, ai turchi, ai mori, agli ebrei, Cosimo I invita armeni e persiani a trafficare nel granducato, probabilmente anche in considerazione dei loro legami con la Chiesa di Roma.

⁹ Partendo dagli atti di concessione di esenzioni ai nuovi immigrati, la Fasano Guarini – citando altri studiosi – arriva a inserire fra questi ultimi, oltre agli ebrei dei quali tratterò più avanti, «Cristiani nuovi perseguitati da Filippo II, Corsi malcontenti del duro governo della Repubblica, banditi di ogni parte d'Italia, Provenzali travolti dalle guerre di religione» (FASANO GUARINI, 1978, p. 7).

«Il *Privilegio* emanato da Cosimo I mostra l'interesse politico e mercantile dello Stato toscano a stabilire rapporti con l'Oriente, in particolare tramite la mediazione degli ebrei, pur allargandosi a richiamare tutti i mercanti interessati ai traffici mediterranei; infatti i mercanti orientali non cedevano, nonostante i tentativi diplomatici, agli europei il commercio di esportazione verso l'Occidente [...]. Presenti nella quasi totalità dell'universo commerciale del Seicento e del Settecento, gli armeni sono stati definiti con un'espressione felice i mercanti d'oriente che avvicinano il mondo mediterraneo a un oriente più lontano. Grandi mediatori interculturali essi furono infatti capaci di tessere rapporti di reciprocità con i paesi ospitanti e di mantenere legami con le località di appartenenza» (FRATTARELLI FISCHER, 1998, pp. 23 e 25).

È giusto a questo punto sottolineare l'importanza delle cosiddette *leggi livornine*, provvedimenti emanati fra il 1587 e il 1593, che, al fine di favorire lo sviluppo della città e del suo porto, garantivano una serie di benefici (immunità totale per condanne penali e civili, libertà di culto e altro) a chiunque decidesse di trasferirsi a Livorno. La *Livornina* del 1593 in particolare invitava:

«mercanti di qualsivoglia Nazione, Levantini, Ponentini, Spagnuoli, Portughesi, Grechi, Tedeschi, Italiani, Ebrei, Turchi, Mori, Armeni, Persiani, dicendo ad ognuno di essi salute [...] per il suo desiderio di accrescere l'animo a forestieri di venire a frequentare lor traffichi, merchantie nella sua diletta Città di Pisa e Porto e scalo di Livorno con habitarvi, sperandone habbia a risultare utile a tutta Italia, nostri sudditi e massime a poveri [...]»¹⁰.

La consistenza di questi flussi in entrata e, soprattutto, del movimento delle navi è testimoniata dall'insediamento a Livorno di consolati esteri: quello francese nel 1579, il veneziano nel 1585, il ragusano nel 1588, il genovese nel 1596, l'olandese nel 1605, il portoghese e lo svedese nel 1609 e l'inglese nel 1634 (BRAUDEL, ROMANO, 1951).

Da dati riferiti al 1642 si evince che in quell'anno su circa 200 mercanti stabilmente dimoranti a Livorno, ben 88 erano ebrei (FASANO GUARINI, 1980). A questa comunità, senza dubbio la più importante tra quelle presenti nella città toscana, riservo pertanto, avviandomi alla conclusione, qualche ulteriore considerazione.

Su un piano generale, è bene tener presente (sono peraltro eventi ben noti) che molti ebrei sefarditi¹¹, espulsi dai loro antichi insediamenti

¹⁰ Cfr. <http://virgiliolivorno.myblog.it/archive/2010/01/13/le-leggi-livornine.html> (21 gennaio 2013).

¹¹ Dall'ebraico *Sefarāḏ*, Spagna.

nei secoli XV e XVI, avevano cercato rifugio nell'Impero Ottomano che offriva loro nel medesimo tempo una via di fuga e un'occasione di stabilità insediativa e di vita indisturbata. Opportunità, libertà e tolleranza potevano in altri termini essere ricercate nelle sponde orientali del Mediterraneo. Per gli ebrei così come per i cripto-giudei e per i marrani, l'Impero Ottomano era insomma un faro di speranza, l'immagine rovesciata delle oscure condizioni nelle quali essi si trovavano a vivere (MOLHO, 1997).

I governanti dell'Europa occidentale dovevano perciò convincere gli ebrei – mercanti e trafficanti ben collegati e con grande esperienza – a insediarsi nei propri territori. Vi riuscì Cosimo I che già nel 1548 li aveva fatti venire dalla Spagna e dal Portogallo concedendo loro ampi privilegi; proprio per questo ebbe un aspro confronto con papa Paolo III (MOLHO, 1997). La sua *benevolenza* non è del tutto disinteressata, poiché, va ribadito, essi avevano fama di essere bravi mercanti, provvisti di cospicui capitali, larghe relazioni e giri d'affari importanti (FILIPPINI, 1997). Ancora:

«nel 1663 gli ebrei spagnoli e i marrani portoghesi¹² continuavano ad arrivare a Livorno e non vi era nave che giungesse dalla Spagna e dal Portogallo, senza portare intere famiglie. Nel porto toscano la comunità ebraica viveva felicemente ed era considerata la più ricca e la più attiva nel commercio. La presenza di questo gruppo mercantile assicurava l'inserimento di Livorno in una vasta rete di scambi internazionali, incrementava i contatti con la costa mediterranea dell'Africa¹³ e forniva alle navi nordiche un ricco mercato di noli, in cui impiegare i tempi morti insiti nella navigazione mediterranea a base stagionale e con cui guadagnare del numerario prezioso per gli scambi con il Levante» (PAGANO DE DEVITIIS, 1990, p. 137).

Quanto ai privilegi, si deve osservare che essi furono il frutto di lunghe e approfondite trattative. Dopo un primo editto del 30 luglio 1591, considerato non sufficientemente vantaggioso, gli ebrei spagnoli ne ottennero un altro il 10 giugno 1593, la già ricordata *Livornina*.

¹² «Nella Spagna quattrocentesca i discendenti degli ebrei fattisi cristiani furono chiamati dapprima *convertiti*; in seguito, accusati di essere rimasti segretamente ebrei, ebbero il nome di *marranos* (cioè *maiali*). Molti dalla Spagna si rifugiarono in Portogallo dove, accettati come cristiani, divennero grandi finanziatori e mercanti di pepe» (LANE, 1973, p. 346).

¹³ A partire dal XVII secolo gli *ebrei livornesi* crearono a Tunisi una nuova comunità ebraica, quella dei *grana*, affiancata a quella degli ebrei locali, chiamati *twansa* (PETRUCCI, 2008).

«Era un accordo che faceva delle concessioni eccezionali per il tempo, tra le altre cose: larga franchigia commerciale, possibilità di laurearsi presso l'Università di Pisa, libertà di religione e di avere una sinagoga, assicurazione che nessun figlio non ancora tredicenne potesse essere sottratto ai genitori per essere battezzato. I nuovi ebrei di Livorno erano molto legati alle loro origini iberiche tanto che una delle clausole della *Livornina* impediva l'apertura di una sinagoga di rito diverso dal loro e anche l'arrivo di nuovi elementi ebraici nella città era legato alla *ballottazione*, ossia all'accettazione dei nuovi arrivati da parte dei *massari* (maggioirenti) dell'esecutivo della Nazione ebraica livornese; *ballottazione* possibile solo se gli stessi fossero stati disponibili a *sefardizzarsi*» (PETRUCCI, 2008, p. 174).

In quello che è stato definito *il secolo d'oro dei sefarditi*, mentre la comunità portoghese di Pisa, sorta fin dal 1591, vede la sua importanza diminuire nel corso del Seicento, e dalle 93 famiglie e 441 anime del 1619 scende a 49 fuochi e 250 anime circa nel 1689, la comunità di Livorno, che non è composta interamente da sefarditi, conosce uno sviluppo rapido e continuo che la tavola 2 evidenzia (FILIPPINI, 1997).

Se si confrontano i dati di quest'ultima tabella con quelli della tavola 1, si vede che il peso della comunità ebraica cresce fra il 1601 e il 1645 dal 4,3% al 12,4%¹⁴.

Anni	Numero
1601	134
1622	711
1632	700 ^(a)
1642	1115
1645	1250
(a) Dopo la peste del 1629-1630	

Tavola 2. Consistenza della comunità ebraica di Livorno in alcuni anni del periodo 1601-1645 (FILIPPINI, 1997)

Il tema dell'evoluzione demografica nel lungo periodo della comunità ebraica di Livorno è tema che merita di essere approfondito e mi riservo di affrontarlo in altra sede. Qui mi limito a pochi ulteriori cenni.

A integrazione di quanto in precedenza osservato, aggiungo che:

¹⁴ Per ulteriori notizie rinvio a PUNTONI (2006). In ogni caso mi sembra opportuno segnalare che se si recepiscono le valutazioni di DEL PANTA (1974) – per certi versi più attendibili – sulla popolazione di Livorno accertata dai censimenti del 1622, 1632 e 1642 (rispettivamente 14.413, 12.978 e 14.816 abitanti), si ottengono stime dell'aumento del suo peso percentuale più contenute (4,9% nel 1622; 5,4% nel 1632 e 7,5% nel 1642).

«per quanto possa sembrare paradossale, nel preciso momento in cui la massa degli ebrei italiani veniva soggetta a restrizioni e persecuzioni, una nuova normativa liberale veniva applicata quasi simultaneamente a due nuovi gruppi di emigranti ebrei nella penisola. Infatti quasi simultaneamente cominciarono ad apparire nelle città italiane mercanti levantini, in maggioranza ebrei, provenienti dall'impero ottomano nonché marrani spagnoli e portoghesi. In contrasto con gli ebrei locali italiano-askenaziti, entrambi questi gruppi furono bene accolti in quanto considerati benefici alla economia italiana» (COOPERMAN, 1984, p. 554).

Ciò, come si è detto, vale soprattutto per il capoluogo toscano. Relativamente all'arrivo degli ebrei *levantini*¹⁵, va ricordato che il Granducato aveva cercato di ottenere l'ingresso dei mercanti toscani nel vasto mercato dell'Impero Ottomano ma su questo fronte erano stati vani i tentativi di ottenere dal governo turco *capitolazioni* dirette.

In ordine al movimento naturale, sul versante delle nascite si discute intorno alla tesi secondo la quale gli ebrei sarebbero stati precursori della transizione demografica¹⁶ (LIVI BACCI, 1983; CUCCIA, 2009). Indubbia è poi l'influenza sui livelli della mortalità delle numerose epidemie che hanno colpito il capoluogo toscano (la disastrosa pestilenza che ha colpito la città intorno al 1630, la gravissima epidemia di tifo esantematico nel 1684, l'epidemia colerica del 1731 e altro ancora).

Sulle variazioni della consistenza numerica della comunità ebraica livornese ha comunque pesantemente inciso, specialmente in alcuni periodi, il saldo positivo del movimento migratorio¹⁷. Nel Settecento, forte di circa cinque mila unità, la comunità di Livorno è la più numerosa d'Italia e una delle maggiori in Europa. Gli ebrei, come è stato osservato, furono tra i primi venuti a popolare la nuova città e hanno condiviso le tappe del suo sviluppo (DI PORTO, 1980).

¹⁵ Nel 1492 nei territori dell'impero turco già esistevano piccole comunità sefardite. La diaspora dalla Penisola Iberica era iniziata con i massacri del 1391 che avevano distrutto intere comunità in Spagna. Nel corso dei cento anni che precedono l'editto di espulsione del 1492, una parte degli ebrei spagnoli si era trasferita in Africa del nord, in Egitto, in Turchia, nei Balcani, in Palestina.

¹⁶ Alcuni studiosi hanno evidenziato un precoce inizio della discesa della fecondità anche per la comunità livornese.

¹⁷ Arrivano a Livorno ebrei italiani dal Lazio, ebrei askenaziti dalla Germania, in particolare giovani ragazze per prestare servizio presso le agiate famiglie sefardite, centinaia di profughi fuggiti da Algeri dove erano scoppiati tumulti antiebraici, ecc.

BIBLIOGRAFIA

- LUCIANO BINI, *Storia dell'Australia*, Melbourne, Edizioni del Festival, 2007.
- FERNAND PAUL BRAUDEL, RUGGIERO ROMANO, *Navires et Marchandises à l'entrée du Port del Livourne (1547-1611)*, Paris, Librairie Armand Colin, 1951.
- ROBERTO CANTAGALLI, *Cosimo I de' Medici granduca di Toscana*, Milano, Mursia, 1985.
- MICHELE CASSANDRO, *Intolleranza e accettazione. Gli ebrei in Italia nei secoli XIV-XVIII. Lineamenti di una storia economica e sociale*, Torino, Giappichelli Editore, 2008.
- PAOLO CASTIGNOLI, *Gli Armeni a Livorno nel Seicento. Notizie sul loro primo insediamento*, Pisa, Giardini, 1979 (Collana Studi storici e geografici).
- MARINA CATTARUZZA, MARCO DOGO, RAOUL PUPO (a cura di), *Esodi. Trasferimenti forzati di popolazione nel Novecento europeo*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2000.
- UMBERTO CINI, *Livorno, viaggio tra le memorie greche*, in «Foroellenico», n. 30 (2000), pp. 6-7.
- ID., *La trajectoire de deux commanautés marchandes à Livourne entre le XVIe et le XXe siècle*, in «Actes du Colloque européen et international Arméniens et Grecs en diaspora: approches comparatives (Atene 4-7 ottobre 2001)», a cura di ERIC BRUNEAU, IOANNIS HASSIOTIS, M. MARTINE HOVANESSIAN, CLAIRE MOURADIAN, Athènes, École française d'Athènes, 2007, pp. 93-105.
- CARLO MARIA CIPOLLA, *Storia economica dell'Europa pre-industriale*, il Mulino, Bologna, 1974.
- MARIA LETIZIA CONFORTO, *Le tipologie edilizie della città nuova*, in *Livorno. Progetto e storia di una città tra il 1500 e il 1600*, cit., 1980a, pp. 155-173.
- ID., *La centralità della Fortezza Vecchia rispetto allo sviluppo della città*, in *Livorno. Progetto e storia di una città tra il 1500 e il 1600*, cit., 1980b, pp. 67-74.
- BERNARD COOPERMAN, *Perché gli ebrei furono invitati a Livorno?*, in «La Rassegna Mensile d'Israel», nn. 9-10-11-12 (1984), pp. 553-566.
- ANTONIO CORTESE, *L'emigrazione italiana nell'Africa mediterranea*, Working Paper n. 149 del Dipartimento di Economia della Facoltà di Economia dell'Università di Roma Tre, 2012.
- AGNESE CUCCIA, *Gli ebrei tra i precursori della transizione demografica?*, in *Una lunga presenza. Studi sulla popolazione ebraica italiana*, LUCIANO ALLEGRA (a cura di), Torino, Silvio Zamorani Editore, 2009, pp. 63-112.
- LORENZO DEL PANTA, *Una traccia di storia demografica della Toscana nei secoli XVI-XVIII*, Firenze, Dipartimento statistico matematico, Università degli Studi di Firenze, 1974 (Serie Ricerche Empiriche, n. 8).
- LUIGI DE ROSA, *L'emigrazione italiana in Argentina. Un bilancio*, in *L'Italia nella società argentina*, FERNANDO J. DEVOTO, GIANFAUSTO ROSOLI (a cura di), Roma, Centro Studi Emigrazione, 1988, pp. 73-89.
- FERNANDO J. DEVOTO, GIANFAUSTO ROSOLI, *L'Italia nella società argentina*, Roma, Centro Studi Emigrazione, 1988.
- BRUNO DI PORTO, *La Nazione ebrea*, in *Livorno. Progetto e storia di una città tra il 1500 e il 1600*, cit., 1980, pp. 237-250.
- ELENA FASANO GUARINI, *Esenzioni e immigrazione a Livorno tra sedicesimo e diciassettesimo secolo*, in «Atti del Convegno Livorno e il Mediterraneo nell'età medicea (Livorno, 23-25 settembre 1977)», Livorno, Bastogi Editore, 1978, pp. 3-23.
- ID., *La popolazione*, in *Livorno. Progetto e storia di una città tra il 1500 e il 1600*, cit., 1980, pp. 199-216.
- NORA FEDERICI, *Lezioni di demografia*, Roma, Edizioni De Santis, 1965.

- JEAN PIERRE FILIPPINI, *La nazione ebrea di Livorno*, in *Gli ebrei in Italia*, CORRADO VIVANTI (a cura di), in *Storia d'Italia, Annali 11*, Torino, Einaudi, 1997, 2 voll., II, pp. 1045-1066.
- LUCIA FRATTARELLI FISCHER, *Per la storia dell'insediamento degli armeni a Livorno nel Seicento*, in «Atti del Convegno Internazionale *Gli Armeni lungo le strade d'Italia* (Torino, Genova, Livorno, 8-11 marzo 1997)», Pisa, Istituto Editoriale e Poligrafici Internazionali, 1998, pp. 23-41.
- FRANCESCA FUNIS, *Gli insediamenti dei greci a Livorno tra Cinquecento e Seicento*, in «Città e Storia», n. 1 (2007), pp. 61-76.
- ANGELO IACOVELLA, *La presenza italiana in Egitto. Problemi storici e demografici*, in «Altretalia», n. 12 (1994), pp. 60-67.
- JOEL KOTKIN, *The Next Hundred Million. America in 2050*, New York, The Penguin Press, 2010.
- FREDERIC C. LANE, *Storia di Venezia*, Torino, Einaudi, 1973.
- Livorno. Progetto e storia di una città tra il 1500 e il 1600*, Catalogo della Mostra, Pisa, Nistri-Lischi e Pacini Editori, 1980.
- MASSIMO LIVI BACCI, *Ebrei, aristocratici e cittadini. Precursori del declino della fecondità*, in «Quaderni storici», LIV (1983), n. 3, pp. 913-939.
- STEFANO LUCONI, MATTEO PRETELLI, *L'immigrazione negli Stati Uniti*, Bologna, il Mulino, 2008.
- ANTHONY MOLHO, *Ebrei e marrani fra Italia e Levante ottomano*, in *Gli ebrei in Italia*, cit., 1997, pp. 1009-1043.
- GIGLIOLA PAGANO DE DEVITIIS, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento*, Venezia, Marsilio Editori, 1990.
- FILIPPO PETRUCCI, *Una comunità nella comunità. Gli ebrei italiani a Tunisi*, in «Altretalia», 2008, pp. 173-187.
- GABRIELLA PUNTONI, *La comunità ebraica di Livorno e la città. Percorsi, culture e identità in un gioco di specchi attraverso quattro secoli di storia*, Pisa, Editori Salomone Belforte & C., 2006.
- SALVATORE FRANCESCO ROMANO, *Storia d'Italia. L'età moderna (1494-1748)*, Roma, Editrice Primato, 1959.
- MIKE SAVIS, *I latinos alla conquista degli USA*, Milano, Feltrinelli, 2000.
- TOURING CLUB ITALIANO, *Capire l'Italia. Le città*, Milano, Touring Club Italiano, 1978.
- DESPINA VLAMI, *Commerce and Identity in the Greek Communities: Livorno in the 18th and 19th Centuries (Identities, Cultures and Creativity)*, in «Diogenes», XLV (1997), pp. 73-92.

IL RUOLO DEL PAESE OSPITANTE NELLA DETERMINAZIONE DEI FLUSSI MIGRATORI. IL CASO DEL PORTO DI LIVORNO NEL GRANDUCATO DI TOSCANA FRA CINQUECENTO E SEICENTO – Per le migrazioni internazionali è quasi sempre individuabile una causa di fondo comune quale determinante principale, l'esistenza di uno squilibrio demografico-economico fra il luogo di origine e quello di destinazione. Nella concreta determinazione di queste correnti migratorie un ruolo importante è sempre spettato ai governi dei paesi ospitanti.

Lo dimostra, fra gli altri, il caso del porto di Livorno che i Medici fecero costruire verso la fine del Cinquecento facendone lo scalo più moderno e attrezzato del Mediterraneo. Alla sua affermazione contribuì peraltro in modo decisivo l'arrivo di abili mercanti motivato da

leggi di particolare favore che il Granducato di Toscana decise in quell'occasione di emanare.

THE ROLE OF THE HOST COUNTRY IN THE DETERMINATION OF MIGRATORY FLOWS: THE CASE OF THE PORT OF LIVORNO IN THE GRAND DUCHY OF TUSCANY BETWEEN 1500S AND 1600S – An economic-demographic imbalance between the place of origin and destination is very often the driving cause determining international migrations. The government of host countries has frequently played a key role in the practical determination of these migratory flows.

This is demonstrated by, among others, the case of the port of Livorno that the Medici family built towards the end of the sixteenth century, which became the most modern and well-equipped harbour in the Mediterranean. The arrival of skilled merchants attracted by particularly favourable laws enacted by the Grand Duchy of Tuscany contributed to its flourishing in a decisive way.